

En undersökning om outlöst containergods i finska hamnar

Robert Winberg

EXAMENSARBETE	
Arcada	
Utbildningsprogram:	Företagsekonomi
Identifikationsnummer:	3852
Författare:	Robert Winberg
Arbetets namn:	
Handledare (Arcada):	Linn Hongell
Uppdragsgivare:	
<p>Sammandrag:</p> <p>Detta examensarbete handlar om outlöst containergods i finska hamnar. Huvudsyftet med undersökningen är att utreda om det finns ett problem med outlöst containergods i finska hamnar. Om analysen visar att det förekommer problem så är delsyftena att ta reda på problemets storlek och att identifiera de största orsakerna till att containergodset blir outlöst. Undersökningen görs ur ett hamnperspektiv och avgränsas till finska hamnar som erbjuder containertrafik samt till speditörer och containerrederier i södra Finland. I arbetet behandlas containerns historia, fartyg, hamnar och det klassiska logistikflödet. Dessutom beskrivs de involverade aktörerna i en containerleverans: speditörerna, hamnarna och rederierna. För att åskådliggöra logistikflödet, aktörerna och möjliga orsaker till outlösta containers använder jag min egen modell kallad "åskmolnet". Då enkät använts som redskap för insamling av data är metoden kvantitativ. Resultatet av undersökningen visar att outlösta containers förekommer hos några aktörer (i medeltal 10 TEU/år). Orsaken till outlösta containers är betalningssvårigheter, konkurser, brottslighet och att mottagaren inte finns eller har bytts. Ändå anser 65 % av de tillfrågade att de inte alls har problem med outlöst containergods. Min slutsats av undersökningen är att ett problem med outlöst containergods i finska hamnar är så gott som obefintligt, åtminstone vad gäller södra Finland.</p>	
Nyckelord:	container, outlöst, hamn, speditör, rederi, containergods, logistik, logistikflöde, fartyg, containertrafik
Sidantal:	53
Språk:	Svenska
Datum för godkännande:	25.05.2012

DEGREE THESIS	
Arcada	
Degree Programme:	Business Administration
Identification number:	3852
Author:	Robert Winberg
Title:	
Supervisor (Arcada):	Linn Hongell
Commissioned by:	
<p>Abstract:</p> <p>This degree thesis deals with unclaimed container goods in Finnish harbors. The main purpose of the study is to investigate whether unclaimed container goods is a problem in Finnish harbors. Further purposes of the study are to explore the size of the problem, to clarify the amount of containers and to identify the most common reasons for unclaimed containers in the harbors. The study is done from a harbor point of view and is limited to Finnish harbors that offer container traffic as well as freight forwarders and container shipping companies in southern Finland. In the thesis the history of the container, vessels and the logistic flow is covered. Furthermore, the involved players in container deliveries, i.e. freight forwarders, harbors and the shipping companies are described. In order to visualize the logistic flow, the players and the possible reasons to unclaimed containers an own model called the thunder model is used. The method used in the study is a quantitative research where a survey has been the technique for collecting the data. The outcome of the research shows that some players find that unclaimed container goods exist. However, only to an average of 10 TEU/year. The reasons are e.g. due to financial issues, bankruptcy and criminality. However, 65 % of the respondents do not have any problems with unclaimed containers in Finnish harbors. My conclusion of the research is therefore that problems with unclaimed containers in Finnish harbors are next to non-existing, at least in Southern Finland.</p>	
Keywords:	Container, unclaimed, freight forwarder, shipping company, container goods, logistics, logistic flow, vessel, harbor, container traffic
Number of pages:	53
Language:	Swedish
Date of acceptance:	25.05.2012

OPINNÄYTE	
Arcada	
Koulutusohjelma:	Liiketalous
Tunnistenumero:	3852
Tekijä:	Robert Winberg
Työn nimi:	
Työn ohjaaja (Arcada):	Linn Hongell
Toimeksiantaja:	
<p>Tiivistelmä:</p> <p>Tämä opinnäyte käsittelee lunastamatonta konttitavaraa Suomen satamissa. Tutkimuksen päätarkoitus on selvittää onko lunastamattomissa konttitavaroissa Suomen satamissa ongelma. Tutkimuksen osatarkoitukset ovat selvittää ongelmien suuruus ja tunnistaa isoimmat syyt sille, että kontit jäävät lunastamattomina satamiin. Tutkimus tehdään satamien näkökulmasta ja rajausta koskee Suomen satamia, jotka tarjoavat konttiliikennettä sekä huolitsijat että varustamot Etelä-Suomessa. Opinnäyte käsittelee kontin historiaa, laivoja, satamia ja klassisia logistiikan virtauksia. Lisäksi kuvailen osatekijöitä jotka ovat mukana konttilähetys tapahtumassa: huolitsijat, satamat ja varustamot. Havainnollistaa logistiikan virtaus, osatekijät ja mahdolliset syyt siihen että kontit jäävät satamiin käytän omaa malliani, nimeltään ukkospilvi. Menetelmä on kvantitatiivinen jossa kyselyä on käytetty datan keräämiseen. Lunastamattomat kontit ovat muutaman osatekijän kohdalla ongelma kun määrää on vuositasolla keskimäärin kymmenen TEU:ta. Tutkimus osoittaa kuitenkin että, 65 % kyselyyn vastanneista on sitä mieltä että, heidän toiminnassaan ei sellaista ongelmaa ole. Syitä siihen että muutamat kontit jäävät lunastamatta ovat maksuvaikeudet, konkurssit ja rikollisuus. Lisäksi on myös sellainen syy että vastaanottaja ei löydy tai se on muuttunut matkan varrella. Loppupäätelmäni on että lunastamattomien konttien ongelma on Suomen satamissa lähes olematon, ainakin Etelä-Suomessa.</p>	
Avainsanat:	Kontti, kontti liikenne, laiva, huolitsija, varustamo, satama, logistiikka virtaus, logistiikka, kontti tavara, lunastamattomat kontit
Sivumäärä:	53
Kieli:	Ruotsi
Hyväksymispäivämäärä:	25.05.2012

INNEHÅLL

1	Inledning.....	7
1.1	Problemformulering	8
1.2	Syfte	9
1.3	Avgränsningar	9
1.4	Definitioner	10
2	Containerns historia	10
2.1	Containerns utseende och egenskaper	11
2.2	Fartyg & terminalutrustning	12
2.3	De viktigaste finska hamnarna	14
2.3.1	<i>Kostnader</i>	16
3	Modell åskmolnet.....	17
3.1	Säljare och köpare.....	18
3.2	Transportör	19
3.3	Rederi	20
3.4	Speditör	20
3.4.1	<i>Tredje- och fjärdepartslogistiker</i>	21
3.5	Hamnoperatör.....	22
3.6	Material- och Kapitalflöde	22
3.7	Informationsflöde och dokument	23
4	Forskningsmetoder	24
4.1	Kvantitativ forskning	25
4.1.1	<i>Enkäter</i>	26
4.2	Kvalitativ forskning.....	28
4.3	Val av forskningsmetod	30
5	Undersökning.....	30
6	Resultat	32
7	Avslutning och slutsats	40
7.1	Kritik och förbättringsförslag.....	43
	Källor	45
	Bilagor	49

Figurer

Figur 1. 40' container (On-Site Storage Solutions 2003).....	12
Figur 2. En 20' flat container (Agility Logistics 2009).....	12
Figur 3. Ro-ro fartyget Finnarrow (Penalandia).....	13
Figur 4. Lo-lo containerfartyget Bernuth Calypso (Hispaniola 2009)	13
Figur 5. Olika typer av truckar, traktorer och maskiner som används vid hantering av containers vid hamnar (Kalmar)	14
Figur 6. Karta över Finlands viktigaste hamnar vid export och import	15
Figur 7. Modifierad modell av logistikflödet, ursprunglig modell av Mattson & Jonsson (2005)	17
Figur 8. Avtal och aktörer involverade i internationell handel, modifierad. (Inkiläinen et al. 2011:43).....	19
Figur 9. Speditionens aktörer, översatt och något modifierad (Suomen Huolintaliikkeiden Liitto Oy 2010:27)	21
Figur 10. Svarsfördelning av enkät	34
Figur 11. Transporttjänst som används mest i ton mätt av de tillfrågade	34
Figur 12. Antal år som aktörerna erbjudit containertrafiktjänster	35
Figur 13. Fördelning mellan aktörer: outlösta containers är ett problem i vår verksamhet!	37
Figur 14. De fem största orsakerna till problem med outlösta containers vid hamnen ..	39
Figur 15. Modell åskmolnet med orsakerna i de mörka molnen	40

Tabeller

Tabell 1. Hamnstatistik över hanterad godsmängd i de 16 största hamnarna i Finland (Finlands Hamnförbund)	16
Tabell 2. Skillnader mellan kvantitativ och kvalitativ forskning (Bryman & Bell 2005:322).....	25
Tabell 3. Containerhantering i TEU av speditörerna, rederierna och hamnarna år 2011	35
Tabell 4. Frekvenstabell, outlösta container är ett problem i vår verksamhet.....	36
Tabell 5. Omgjord frekvenstabell, outlösta container är ett problem i vår verksamhet .	41

1 INLEDNING

Detta examensarbete är en undersökning om outlöst containergods i finska hamnar. Redan under första grundkursen i logistik fattade jag intresse för containertrafik. Anledningen till att jag vill skriva om detta ämne är förstås ett allmänt intresse för containertrafik och containers, men jag ser det också viktigt ur ett hamnperspektiv att kartlägga ämnet och dess problem. Samtidigt bör undersökningen ge företag och alla inblandade aktörer insikter som de kan ta lärdom av. Obefintliga undersökningar i ämnet eller svåråtkomliga tidigare forskningar gjorde mig ännu mera inspirerad av att forska i ämnet och göra en egen undersökning. Diverse hamnrapporter och statistik finns att tillgå från olika hamnar men där nämns inget om outlöst containergods vid hamnen.

I skrivandets stund (november 2011) är containertrafiken i Finland intressant på det sättet att den ännu återhämtar sig från recessionen, samtidigt som det diskuteras hur mycket de nya ryska hamnarna kommer att påverka transitotrafiken. Från år 2001 fram till rekordåret 2008 hade containertrafiken i Finland ökat i jämn takt. Antalet containrar vid utrikeshandel var under 2008, ca 1,6 miljoner (TEU). Sedan kom recessionen och containertrafiken gick tillbaka. Under 2009 var antalet containers vid import och export ca 1,1 miljoner TEU. En liten ökning skedde under 2010 då antalet containrar uppgick till 1,2 miljoner TEU. (Trafikverket)

HaminaKotka hamns VD Kimmo Naski tror att de kommer tappa marknadsandelar till följd av de nya ryska hamnarnas etablering. Men Naski menar ändå att Rysslands stigande ekonomi trots allt kommer att öka HaminaKotkas containertrafik. Å andra sidan tittar man på HaminaKotkas statistik från januari till oktober 2011 så har transitotrafiken backat med 0,7 % i jämförelse med motsvarande period under 2010. Antalet sammanlagda containerenheter har trots allt ökat med 20 %. (Port of HaminaKotka, Sinervä 2012:4-5)

När containergods transporteras med ett fartyg så är destinationen alltid hamnen. Dock ej slutdestination. Ifall containergodset blir outlöst vid hamnen så kan storleken på problemet (ifall ett sådant finns) säkert hänga ihop med de vanliga fluktuationerna inom

containertrafiken. Eventuellt kan hög- eller lågkonjunktur också påverka antalet utlösta containers vid finska hamnar.

1.1 Problemformulering

Enligt lektor Linn Hongell vid Arcada – Nylands svenska yrkeshögskola så finns det ett problem med utlöst containergods som blir kvarlämnat i finska hamnar. Även Marc Mellin (2011), VD på företaget MCY med närmare 15 års erfarenhet inom containertrafiken menar att ett sådant problem existerar i viss mån. Jag har inte hittat någon relevant litteratur varken i bokformat eller i databaser som skulle styrka deras påstående, inte heller någon officiell statistik över fenomenet har hittats. Därför ligger det i mitt intresse att undersöka ifall ett problem med utlöst containergods verkligen existerar i finska hamnar.

Ur ett globalt perspektiv förefaller problemet finnas eftersom Ruslan Kiss, ordförande i Russian Logistic Service Provider berättar i en intervju att 3000 utlösta containers finns i St. Petersburg. I Mombasa, Kenya finns det 12 000 utlösta containers som tar upp plats, försenar fartyg och frustrerar rederier. Även i Ghana, Afrika har man haft utlöst containergods i över tre år vid hamnen som man nu har börjat sälja på auktion för att få in pengar till regeringen. Det finns många företag utomlands som säljer utlösta containers och dess gods, vilket bevisar att problemet är ganska stort, åtminstone utomlands. (Maritime News, Ports & Ships, Hayford)

När en container transporteras från avsändaren till mottagaren är många aktörer inblandade. Vi har rederier, transportörer, speditörer, hamnar och hamnoperatörer. Listan kan göras lång på aktörer som är iblandade. Icke förglömma alla de olika länder och kulturer som containern förflyttar sig igenom under transporten. När så många aktörer och faktorer är inblandade under transporten kan det uppstå komplikationer, missförstånd eller brott som sedan kan leda till att containergods blir utlöst vid hamnen.

1.2 Syfte

Huvudsyftet med denna studie är att utreda ifall containergods blir kvar i finska hamnar utan att nå slutkunderna. Ifall resultatet tyder på att containergods blir kvar i finska hamnar så är mina delsyften att:

- ta reda på hur stort problemet är, d.v.s. mängden och
- identifiera de största orsakerna till de outlösta containrarna

Dessutom är jag också intresserad av att veta om de outlösta containrarna:

- tar upp onödig plats vid hamnen och
- bidrar till extra kostnader för de involverade aktörerna

Vidare hoppas jag att studien skall kunna hjälpa företag, rederier och mig själv att i framtiden kunna identifiera de riskfaktorer som åstadkommer att containersgods blir kvar i hamnen. Känner man till de orsaker som vanligtvis gör att containersgods blir kvar i hamnen kan man undvika misstag framöver.

1.3 Avgränsningar

Jag har valt att utföra denna undersökning ur ett hamnperspektiv och studien avgränsas till de finska hamnarna som erbjuder containertrafik. Anledningen till att jag vill ta med alla finska hamnar med containertrafik är att jag vill få bredd och hög svarsprocent i min undersökning. Eventuellt kan man se skillnader i omfattningen av problemet beroende på hamnarnas geografiska placering. Vidare kommer jag avgränsa undersökningen till speditörer och containerrederier i södra Finland. Undersökningen kommer avgränsa sig till containers med gods inuti, tomma containers tas inte i beaktande.

Jag har valt att utesluta tullen som en aktör i kedjan. Jag anser att det är de andra aktörerna (säljare, köpare, rederier, speditörer) som är ansvariga för förtullningen. Tullen följer stränga regler och godkänner endast det som reglerna säger. Om blanketterna eller förtullningen är felgjord så är felet inte tullens.

1.4 Definitioner

TEU - Twenty-foot Equivalent Unit, 1 TEU är en 20 fots container

Förförståelse – en kunskap som en person redan har innan undersökningen eller forskning börjar sedan leder till förståelse

Container – en transportenhet som kan transporteras på flera olika transportmedel

Feeder – matningstrafik med mindre fartyg till och från större hamnar där omlastning sker

Ro-ro – Roll on roll off, lasten körs ombord på hjul

Lo-lo – Lift on lift off, lasten lyfts ombord med kranar

Dragmästare – Även kallad terminaltraktor som drar trailers ombord på fartyg

Logistik – Läran om effektiva materialflöden

Incoterms – internationella handelstermer som är standardiserade där det framgår hur varutransportkostnader och ansvaret fördelas mellan köpare och säljare,

2 CONTAINERNS HISTORIA

I detta kapitel kommer jag att gå igenom vad en container är, hur den ser ut och dess historia. Jag kommer också kort gå igenom de fartyg som containern transporteras med och tillslut kommer jag att berätta om de viktigaste hamnarna i Finland. Allt för att få en så bra helhet om vad problemområdet innefattar.

Det var i slutet av 1930-talets som Malcolm McLeans vision om att rationalisera gods-transporten började ta form. McLean var inte nöjd med hur gods transporterades, när man konstant måste hantera godset fram och tillbaka mellan olika transportmedel. Till en början lastade McLean lastbilar på fartyg, sedan började man använda traktorer som körde trailern och container ombord på fartyget. Tillslut började man endast lasta själva containern ombord, som sparade både tid och kostnader. McLean stötte på en hel del problem i början men lyckade få amerikanska armén att anlita hans firma. McLean gjorde succé med att lasta krigstillbehör till soldater i Vietnam under rekordtid. Lossningen av godset vid hamnen tog ett dygn, när lossningen tidigare hade kunnat ta upp till en månad. Då märkte man containerns överlägsenhet som transportenhet. Nu finns

det över 30 miljoner containers i hela världen och 95 % av allt gods som transporteras görs i containers. (MCY, GDV 2011)

Det första containerfraktande fartyget sägs vara "Ideal X" som lämnade hamnen i Newark med 58 container med sikte mot Houston 1956. Strax efteråt utvecklades ett fartyg endast för containertransport. Det var fört 1966 som första containerfartyget anlände till Tyskland. (GDV 2011)

2.1 Containerns utseende och egenskaper

Containern är en transportenhet som använts i 50 år. De mest kända och de containers som är mest synliga är 20' och 40' containers (fot). Dessa containers är slutna enheter som är 8' (fot) breda och höga. Tekniskt sätt definieras en containers som en transportenhet som är ämnad för upprepade användning och som fungerar i olika transportsätt utan hantering av själva lastgodset. En container kan man lätt flytta mellan olika transportmedel och som dessutom är relativt lätt att fylla på och tömma. De vanligaste containers som används är slutna med en dörr endast i ena änden av containern. Det finns även kylcontainers, öppna containers (inget tak) och flata containers (endast väggar på containers kortsidor). (Inkiläinen et al. 2011:120)

En 20' container motsvarar 6,06 meter och en 40' container är 12,19 meter. Även ovanliga storlekar som 10', 30', 35' och 45' finns. Containrarna är ISO-standardiserade och de har därför standardiserade lyftnings- och fastsättnings punkter. Varje container har en individuell nummer och för varje containertyp finns det reglerat containerns max lastkapacitet. En container väger mellan 2-4 ton och dess bärkraft är mellan 20-26 ton. Containers är vanligtvis tillverkad av stål, men det finns även aluminium och plywoodcontainers som är avsedda för styckegods. Inuti en 20' container ryms det 10 stycken FIN-paletter eller 11 stycken EUR-paletter. I en 40' container ryms det 22 stycken FIN-paletter eller 25 stycken EUR-paletter. (Mäkelä & Mäntynen, 1998:130-131)



Figur 1. 40' container (On-Site Storage Solutions 2003)



Figur 2. En 20' flat container (Agility Logistics 2009)

2.2 Fartyg & terminalutrustning

Fartyg delas upp i olika kategorier: persontransportfartyg, torrlastfartyg, tankerfartyg och specialfartyg. Styckegods och containers fraktas huvudsakligen med torrlastfartyg. Fartygen som containers fraktas med använder sig av ro-ro eller lo-lo principen vid lastning och hantering av godset/enheterna. Fartygens och hamnarnas kapacitet mäts ofta i enheten TEU. (Mäkelä & Mäntynen 1998:131, Kelanoja et al. 2003:94-99)

Ro-ro fartygens lastning och lossning av godset sker på rullande hjul. D.v.s. hanteringen av godset sköts lodrätt. Hanteringen sker huvudsakligen med de så kallade ”dragmästarna”, men stora paletter och containers lastas med truckar. (Kelanoja et al. 2003:96)



Figur 3. Ro-ro fartyget Finnarrow (Penalandia)

Containrar fraktas främst med containerfartyg som använder sig av lo-lo lastningsprincipen. Det innebär att enheterna lyfts av och på fartyget med hydrauliska lyftanordningar, d.v.s. hanteringen sker lodrätt. Med dessa fartyg kan man transportera stora mängder containrar på en gång över världshaven. Containrarna sätts in "celler" i lastutrymmet där de staplas i högar på 6-7 stycken. Containrarna hålls på plats av järnrälsar. På däck lastar man på samma sätt containrarna i staplar som fästs i punkter på däck. (Kelanoja et al. 2003:98)



Figur 4. Lo-lo containerfartyget Bernuth Calypso (Hispaniola 2009)

De containerfartyg som trafikerar till finska hamnar bär endast på 250-600 TEU. Dessa containerfartyg fungerar främst inom matningstrafik (feeder traffic) mellan de europeiska storhamnarna och de finska hamnarna. Om man jämför det med världens största containerfartyg Emma Maersk vars kapacitet är 14 770 TEU så förstår man vilka små fartyg som trots allt kommer till Finland. En ny serie fartyg kommer lanseras inom

några år vars kapacitet kommer vara kring 18 000 TEU. (Maersk Line 2011, Inkiläinen et al. 2011:119)

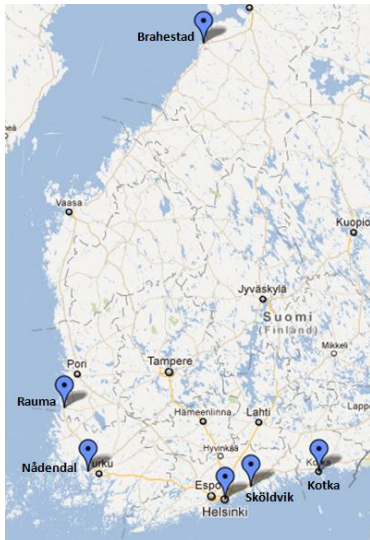
Beroende på storleken på hamnen i fråga så använder sig hamnoperatörerna av olika typer av containerhanteringstraktorer, -truckar och -maskiner. Vanliga gaffeltruckar används, truckar som hanterar tomma containrar och truckar som hanterar containrar med gods i. Det finns automatiska anordningar som staplar containrarna, RTG-kranar, fartyg-till-hamn kranar och många flera. Nedan några exempel på hamnutrustning. (Kalmar)



Figur 5. Olika typer av truckar, traktorer och maskiner som används vid hantering av containers vid hamnar (Kalmar)

2.3 De viktigaste finska hamnarna

Finlands handel sköts av 52 hamnar i Finland. Varav endast 10 hamnar står för 80 % av hela trafiken. De viktigaste hamnarna för Finlands export är Sköldvik, Helsingfors, Kotka och Rauma. Sköldvik är en oljehamn och hamnarna i Helsingfors är allmänna hamnar. Hamnarna i Kotka används mest för skogsindustrin och för transitotrafiken. Hamnen i Rauma används också mest av skogsindustrin. Även importens viktigaste hamnar är Helsingfors och Sköldvik men även Nådendal och Brahestad är viktiga hamnar. Nådendal är oljehamn och Brahestad används mest för stålindustrin. (Liikennevirasto, Lolax)



Figur 6. Karta över Finlands viktigaste hamnar vid export och import

Helsingfors hamn är Finlands huvudhamn och värnar om hamnverksamheterna och koordinerar dem. Helsingfors hamn består av olika hamnområden: Södra hamnen, Västra hamnen och Nordsjö hamn. Nordsjö hamn sköter om ro-ro och containertrafiken. Södra och Västra hamnen sköter passagerartrafik men också ro-ro trafik. Helsingfors hamn har ca 130 fartyg i linjetrafik per vecka. Mellan januari och november 2011 hanterade Helsingfors hamn 353 000 TEU. Vilket är en minskning på 3 % från fjolåret under samma tid. (Port of Helsinki)

HaminaKotka Satama Oy är grundat 2011 och har som mål att administrera hamnaktiviteterna i Kotka och Fredrikshamn. HaminaKotka är Finlands största allmänna hamn som erbjuder tjänster till alla lasttyper: container, ro-ro, våtbulk, torrbulk, lo-lo, projektlaster, persontransport och mervärdesskatttjänster. Till HaminaKotka hör många olika hamnområden med sammanlagt 8,6 km hamn, 1 100 ha landområde och 1400 ha havsområde. (Port of HaminaKotka Ltd)

Hamnen i Raumo hanterade år 2010 ca 164 000 TEU. Av det totala 115 ha landområde används 14 ha till containertrafiken. Vid containerterminalen finns två fartygplatser. Ro-ro trafiken transporterar främst papper och kartong. För att få en bättre överblick av de största hamnarna se tabell 1. (Rauman Satama)

Tabell 1. Hamnstatistik över hanterad godsmängd i de 16 största hamnarna i Finland (Finlands Hamnförbund)

Hamn	Nettovikt (ton)
Helsingfors	100 857 524
Åbo	43 526 847
Nådendal	12 543 708
Kotka	8 865 957
Sköldvik	7 462 958
Hangö	7 157 596
Raumo	4 713 230
Fredrikshamn	3 815 931
Karleby	2 582 599
Björneborg	2 561 624
Uleåborg	2 172 126
Brahestad	1 949 288
Kemi	1 846 108
Vasa	1 586 565
Torneå	1 006 232
Jakobstad	876 281

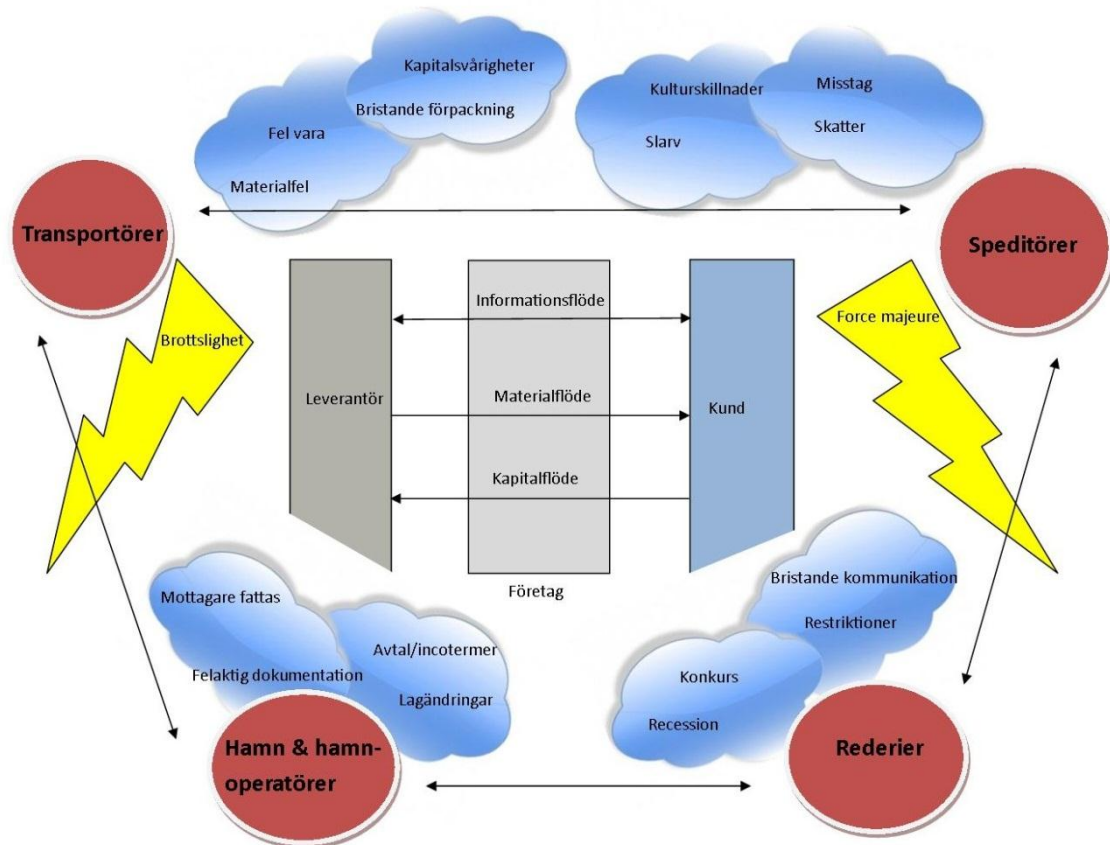
2.3.1 Kostnader

En container får utan extra kostnader stå i hamnområdet i Nordsjö upptill sju dygn. Efter sjunde dygnet kostar det 2,06 euro per dygn. 14-30 dygn kostar nästan 3 euro per dygn. För tomma containers och container med farligt gods inuti är kostnaderna högre ifall de står kvar i hamnområdet. (Port of Helsinki)

När containergods blir kvar vid hamnen och måste avvecklas (förstöras) uppstår stora kostnader. I vietnamesiska hamnar tvingas rederierna betala leasingkostnader för de kvarlämnade containrarna. För en 20 fots container måste rederierna betala \$1,2/container per dag och för en 40 fots container \$2,4/container per dag. Därtill kommer andra avgifter som ligger kring \$1-3 per dag per container. Blir t.ex. 100st. 40 fots containrar kvar i hamnen i ett år betyder det kostnader på nästan 200 000 dollar. $(100 \cdot (2,4 + 3) \cdot 360)$ Ofta kan det ta upp till två år innan avvecklingen av kvarlämnade containers tar vid. Detta betyder mycket stora finansiella förluster för rederierna och drabbar hamnarnas funktion. (VPA 2011)

3 MODELL ÅSKMOLNET

För att illustrera och få en mera överskådligare bild av en rad olika faktorer som kan ligga bakom att containergods blir outlöst i finska hamnar har jag gjort en modell som jag kallar åskmolnet. Förutom det traditionella logistikflödet med information-, kapital, och materialflöde har jag lagt till de aktörer som är involverade i en containertransport. Aktörerna samarbetar och utbyter gods och information. Men i omgivningen runt aktörerna och logistikflödet svävar orosmolnen eller åskmolnen. Min avsikt med min modell är att efter underökningen kunna identifiera det största eller de största åskmolnen, d.v.s. de största orsakerna till att containergods blir outlöst i hamnen och sedan applicera, visa var i logistikflödet orsakerna kommer ifrån.



Figur 7. Modifierad modell av logistikflödet, ursprunglig modell av Mattson & Jonsson (2005)

I detta kapitel kommer jag behandla några av de aktörer som är iblandade i en containerleverans. De aktörer som är involverade kan ligga bakom orsakerna till outlösta containers i hamnen om ett sådant problem ser ut att existera. Efter att aktörerna behandlats

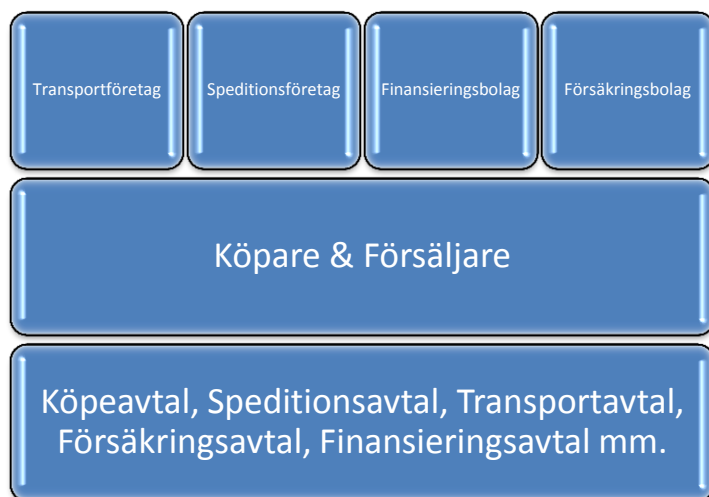
kommer jag kort att beskriva logistikflödets tre delar: materialflödet, informationsflödet och kapitalflödet.

Olika aktörer och speciellt logistikföretag överlåter utförandet av sina tjänster till samarbetspartners eller underleverantörer. Logistikaktörernas samarbete är viktigt. Där spelar rutin och erfarenhet stor roll när logistikaktörer söker nya samarbetspartners. Logistikaktörerna bygger ofta upp en kontaktbank där man håller reda på vilka aktörer som det lönar sig att kontakta. Erfarenhet och goda kontakter är avgörande vid valet av rätt logistikaktör. (Edberg 2012)

3.1 Säljare och köpare

En leverantör är en säljare, ett företag eller en person. Men säljaren kan också vara den som levererar varan. Enligt Kotler (1999:107) är kunder personer och organisationer som köper produkter. Kundens mål är inte att sälja produkten vidare. Men enligt Jonsson & Mattson (2005:54) är det svårt att entydigt identifiera en kund, eftersom processer ofta ger värde åt mera än en kund. Det är slutkunden som ställer krav och utvärderar de logistiska processerna. En kund är ofta en köpare och en köpare är en person som genom avtal om överlåtelse av egendom får pengar i utbyte. (Nilsson & Haglundh 2000:117-120, Kotler 1999:107, Jonsson & Mattson 2005:54)

Innan ett avtal mellan köpare och säljare överenskommes måste ett behov uppstå och identifieras. Ett behov leder till en köpprocess som börjar med offertförfrågan till en leverantör/säljare. Efter inköpsprocessens alla steg gjorts kan ett avtal slutas. Organisationer använder sig av många olika avtal. De vanligaste avtalen är engångavtal, årsavtal, projektavtal och samarbetsavtal. Vid en inköpsförhandling är många parter iblandade och många avtal skall slutas. Se figur 8. (Inkiläinen et al. 2011:37-45)



Figur 8. Avtal och aktörer involverade i internationell handel, modifierad. (Inkiläinen et al. 2011:43)

Aktörerna i figur 8 förhandlar fram olika avtal som redogör för bl.a. leveransvillkoren. I leveransvillkoren bör det framgå hur kostnadsansvaret fördelas, vem ansvarar för godset under transporten, d.v.s. hur ansvaret för eventuella transportskador fördelas. Dessutom bör det i leveransvillkoren framgå hur leveransansvaret fördelas. Leveransklausulen är en viktig del av köpeavtalet. Internationella handelskammarens leveransklausul Incoterms är känd och välanvänd (se definitionerna) (Inkiläinen et al. 2011:44)

3.2 Transportör

Med transport avses fysisk förflyttning av gods och produkter, samt därtill direkt hörande hantering. En transportör är därmed en fysisk person eller ett företag som sköter transporten. Godstransport är transport mellan två geografiskt skilda platser eller anläggningar, d.v.s. godstransport innefattar inte interna förflyttningar. Transportörens uppdrag brukar delas upp i primära och sekundära tjänster. Till primära tjänster räknas transport av själva varan mellan två platser och en sekundär tjänst kan vara ompackning av godset. Med andra ord kan man säga att sekundärtjänsten ligger utanför transportörens primära verksamhet. Man pratar huvudsakligen om fyra sätt att transportera gods på: sjö-, järnvägs-, landsvägs- och flygtrafik. Varje transportlag har ett flertal olika transportmedel. För att kunna transportera gods behövs en fungerande infrastruktur, terminaler, järnvägar, vägar, flygplatser och hamnar. Andra saker som påverkar transportomgivningen är geografiska plaster, väderförhållanden samt godsets utseende och

mängd. Därtill regleras transporten av internationella avtal och nationella lagar. (Inkiläinen et al. 2011:106-107, Jonsson & Mattson 2005:90, Irestål et al. 1995:127)

Transporten är en avgörande nyckel till ett effektivt näringsliv. Trenden att samordna och intensifiera materialflödet sätter press på transportörerna. Transport och transportörer finns inte till för sin egen skull utan det är materialadministrationen, logistiken som ställer krav på transporter. (Irestål et al. 1995:71)

3.3 Rederi

Ett rederi är ett företag som sköter om sjöfrakterna. Rederiernas fartyg är ofta byggda på ett sådant sätt att de lämpar sig endast för specifika godstransporter och/eller skilda transportrutter. De huvudsakliga transportformerna som rederierna erbjuder är linjetrafik och anropsstyrd trafik, även på finska kallas ”hakurahtiliikenne”. Linjetrafik innebär att rederiet trafikerar sitt fartyg enligt förutbestämda hamnar och tidtabeller. Bokningar för linjetrafik mottas direkt av rederiet eller via rederiets agenter (liner agent, booking agent). (Inkiläinen et al. 2011:112-113, Jonsson & Mattson 2005:101)

3.4 Speditör

En speditör samordnar och organiserar transporter mellan olika länder världen över, men även inrikes. En kund som kontaktar en speditör bör uppge godsets tyngd, värde och när godset är tillgängligt. En speditör jobbar med att hitta lämpliga transportvägar och lösa transportproblem. (Education Media Ab)

Långt tillbaka i tiden var det företagaren själv som fungerade som speditör. Men vartefter utlandshandeln kom ingång behövde företagarna förtroendemän i främmande länder som kunde försäkra att varorna kom fram till rätt plats. Företagaren själv kunde inte längre veta transportförhållanden, transportregleringar, import och export restriktioner i andra länder. Därmed föddes det som man idag kallar spedition. Till speditörens uppgifter hör nuförtiden b.l.a. hämtning, lastning, transportbokningar, lossning, överlåtelse av varor, fakturering, statistikföring och lagring. (Suomen Huolintaliikkeen Liitto Oy 2010:26)

Speditören är skyldig att agera när uppdragsgivaren och speditören överenskommit om uppdraget. Speditören bär också på en granskningsskyldighet som innebär att denne bör, granska godset och förpackningen som skall transporteras. Antal, märken, numror och dokument bör också granskas. Ifall något avvikande händer med en transport är speditören skyldig att meddela uppdragsgivaren. Om uppdragsgivaren inte går att nå skall speditören på eget initiativ handla på ett sådant sätt som bäst gynnar uppdragsgivaren. Speditören är även lojalitetskyldig och redovisningsskyldig. (Suomen Huolintaliikkeiden Liitto Oy 2010:26-27)



Figur 9. Speditionens aktörer, översatt och något modifierad (Suomen Huolintaliikkeiden Liitto Oy 2010:27)

3.4.1 Tredje- och fjärdepartslogistik

Speditörer är en tredje part mellan en köpare och en säljare. Därför brukar man också kalla speditörer för tredje partslogistik. Tredje partslogistikern skräddarsyr transporten mellan köpare och säljare. Denna nämnda aktivitet hör till tredje partslogistikerns ursprungliga tjänster men nuförtiden erbjuds mycket mera, som t.ex. lagring och terminalfunktioner. Det finns även fjärde partslogistik vars uppgifter är till viss del lika som tredje partslogistikerns, förutom att fjärde partslogistik inte har egna fysiska resurser för

hanteringen. Utan de fysiska resurserna köps från andra aktörer. Därmed brukar man påstå att fjärdepartlogistikens arbetsuppgifter är något bredare än tredjepartslogistikens. Fjärdepartlogistikern strävar efter att sälja helhetslösningar som kontrollerar hela kundens försörjningskedja. (Jonsson & Mattson 2005:101)

3.5 Hamnoperatör

De som sköter om hamnarnas lastning- och lossningshantering kallas hamnoperatörer. Dessa företag kallades tidigare stuveribolag. Hamnoperatörer erbjuder en rad olika tjänster så som stuvning av roro-, storo-, och lolo fartyg, containerdepåer, containerterminaler, fartygsrapportering, dokumentation, elektroniska tjänster och spedition. Containerdepåtjänsterna erbjuder mottagning, lagring och överlämning av containers. Reparation, Pre-Trip granskningar och rapporter samt heltäckande tjänster för både import och export erbjuds dessutom. Skilda företag sköter om förtöjning, losskastning och persontransporter inom stängda hamnområden. (Finnsteve 2012, Inkiläinen et al. 2011:113)

3.6 Material- och Kapitalflöde

Det fysiska flödet, d.v.s. materialflödet är det mest påtagliga av de tre flöden i logistikflödet (se figur 7). Materialflödet innefattar inte endast varorna utan också förpackningar och lastbärare. Materialflödet kan ske på många olika sätt, t.ex. förflyttningar mellan eller inom olika anläggningar, transporter mellan tillverkande företag och centrallager, in- och uttagningar ur lager, lastning på externa transportmedel och transporter mellan olika lager. (Mattson & Jonsson 2005:52)

Kapitalflödet är som ordet i sig säger: flödet av kapital eller betalningsflöde (se figur 7). Enkelt kan man säga att en fabrik tillverkar något till en kund. Fabriken skickar en faktura varvid kunden gör en betalning i form av pengar. Banken fungerar som betalningsförmedlare. Betalar inte kunden till leverantören så stannar det fysiska flödet upp. Kapitalflödet sker också mellan olika länder vid export och import där betalningar görs för varor och tjänster. (HSV Consulting 2002, Library of Economics and Liberty 2008)

3.7 Informationsflöde och dokument

Informationsflödet är ett av de tre flöden i det traditionella logistikflödet (se figur 7). Bristande informationsflöde mellan aktörerna eller bristfälligt ifyllda dokument kan eventuellt leda till outlösta containers vid hamnen.

Informationsflödet är en förutsättning för att effektivt kunna leverera gods. Det behövs information om kundens behov, tillgänglig kapacitet, material och förmåga att leverera. Information om framtida efterfrågan fås fram genom prognosinformation, försäljningsinformation och kundorderinformation, men också genom placerade kundorder och leveransplaner. Information om leverantörers leveransförmåga, lagersaldo och orderbekräftelser delas i ett effektivt logistiksystem via elektroniska system, t.ex. EDI (Electronic Data Interchange). Informationssystem kan förklaras som objekt, datorer eller människor som har olika egenskaper. Dessa objekt har en relation till varandra i någon form av kommunikation eller dataöverföring. Omgivningen ser informationssystemet som en helhet men de facto består av många olika delar. Transportinformationssystem är lika viktiga för transportföretagen som bankernas informationssystem är för bankerna. Utan transportinformationssystem fungerar inte transporten. (Irestål et al. 1995:287, Mattson & Jonsson 2005:52)

Vid utlandshandel behövs en rad olika dokument som kan vålla svårigheter vid ifyllandet av dessa och kan få negativa följder för containerleveransen till kunden.

Ett av de viktigaste dokumenten är fakturan. I faktura skall ingå mycket information som fastställts av tullen. Särskilda bestämmelser på fakturans utseende och innehåll kan krävas från i vissa länder. I vissa länder behövs ursprungsbevis som bevisar produktens ursprungsland. (Suomen Huolintaliikkeiden Liitto Oy 2010:208-2010)

Ett mycket viktigt dokument inom sjöfarten är konossementet (bill of lading). För transportören är konossementet ett: bevis, ett kvitto och en skyldighet. Konossementet är ett bevis på transportavtalet, ett kvitto på att transportören mottagit och lastat varorna på fartyget, en skyldighet att transportera varorna till mottagaren och en skyldighet att end-

ast mot originaldelen av konossementet ge varorna till mottagaren. Det finns många typer av konossement. (Suomen Huolintaliikkeiden Liitto Oy 2010:216-220)

LWB är en fraktsedel som används inom sjötransport och står för Liner Waybill. LWB är till transportören ett bevis på att han mottagit varan och han binder sig till att transportera varan till mottagaren utan att han måste uppvisa något dokument. Innan varorna överlämnas bör mottagaren på avlastningsplatsen ha betalt frakt och andra kostnader. LWB skiljer sig från konossementet ifråga om ägandemakten. (Suomen Huolintaliikkeiden Liitto Oy 2010:228)

Därtill kan behövas Fiatas olika dokument: FCR, FCT, FBL eller FWR. För temporärt införda varor som t.ex. utställningsvaror krävs ATA-carnet. (Suomen Huolintaliikkeiden Liitto Oy 2010:235-246)

4 FORSKNINGSMETODER

Enligt Rosenbröijer (2011) kan anledningen till forskning och utveckling se mot bakgrunden av människans behov av att skapa ny kunskap eller ifrågasätta existerande kunskaper. Vidare menar Rosenbröijer att orsaker till forskningen är att man vill testa, mäta och lösa olika problem.

En forskningsmetod är en teknik som används för insamling av data. Bryman & Bell (2005:47-49) nämner tre viktiga kriterier för företagsekonomiska forskningsmetoder: reliabilitet, replikation och validitet. Med reliabilitet avses hur tillförlitliga resultaten är, dvs. huruvida resultatet i undersökningen skulle bli de samma ifall man gjorde om undersökningen på nytt. Replikation är hur pass enkelt det är för andra forskare att kunna göra om en motsvarande undersökning. Orsaker till att man vill att undersökningen skall vara replikerbar är t.ex. om en forskare anser att resultaten inte stämmer. Det tredje och sista kriteriet är validiteten. Validitet handlar ofta om ifall mätningen av det man ursprungligen ville mäta hänger ihop eller inte.

I företagsekonomisk forskning använder man sig av kvantitativa och kvalitativa metoder. Kvantitativa metoden är den dominerande forskningsmetoden men sedan 80-talet

har också den kvalitativa metoden fått större inflytande. I tabell 1 kan man se en jämförelse mellan kvalitativ och kvantitativ metod.(Bryman & Bell 2005:85)

Tabell 2. Skillnader mellan kvantitativ och kvalitativ forskning (Bryman & Bell 2005:322)

Kvantitativ	Kvalitativ
Siffror	Ord
Forskarens uppfattning	Deltagarnas uppfattning
Distans	Närhet
Teoriprovning	Teorigenerering
Statisk	Processinriktad
Strukturerad	Ostrukturerad
Generalisering	Kontextuell förståelse
"Hårda" reliabla data	Rika och fylliga data
Makroinriktning	Mikroinriktning
Beteende	Mening
Konstlade miljöer	Naturliga miljöer

4.1 Kvantitativ forskning

Bryman & Bell (2005:85-291) beskriver den kvantitativa forskningsmetoden som objektivistisk där insamling av numerisk data ligger i fokus. De beskriver 11 viktiga steg i angreppsprocessen. De elva stegen används inte alltid till punkt och pricka men kan vara ett bra stöd i processen. De elva stegen består av:

- Teori
- Hypotes
- Undersökningsdesign
- Utformning av mått för begreppen
- Val av plats för forskning
- Val av respondenter
- Tillämpning av undersökningsinstrumenten för datainsamlingen
- Bearbetning av data
- Analys av data
- Resultat och slutsatser samt formulering av resultat och slutsatser

Inom kvantitativ forskning kan man använda sig av olika tekniker för att samla in data. Strukturerade intervjuer är standardiserade intervjuer som följer ett på förhand sammanställt frågeschema. Frågorna är ofta slutna, förkodade eller med fasta svarsalternativ för att svaren skall kunna vara jämförbara. En annan teknik mycket lik strukturerade intervjuer är enkäter. Enkäter skickas vanligen ut per post och respondenterna svarar på egen hand. Respondenten av en enkät måste själv tolka och svara på frågorna. Medan respondenten i en strukturerad intervju blir ställda frågorna och kan få hjälp med tolkningen av frågorna. I övrigt är teknikerna mycket lika. (Bryman & Bell 2005:85-291)

Två andra tekniker inom kvantitativ forskning är strukturerade observationer och innehållsanalyser. Bryman & Bell (2005:85-291) påstår att strukturerade observationer användes flitigt under 70- och 80-talet, men att metoden nuförtiden inte används i lika stor utsträckning. Tillvägagångssättet är direkta observationer av beteenden som sedan registreras i på förhand uppställda kategorier. Innehållsanalysen görs utifrån dokument och texter som kvantifieras, systematiskt analyseras och sätts in i kategorier som sammanställs i förväg.

För analys av insamlad kvantitativ data kan man använda sig av datorprogram. Ett välkänt program är SPSS för Windows. Bryman & Bell (2005:248-249) poängterar vikten av att inte vänta tills all data är insamlat innan man börjar fundera på analysen. Man bör redan i ett tidigt skede fundera på hur data skall analyseras, eftersom det inte går att tillämpa vilken analysteknik som helst på all typ av data. Därför är det viktigt i ett tidigt skede veta hur olika variabler ska klassificeras. I åtanke bör man ha att beslut som görs tidigt i forskningsprocessen kommer att påverka analysen i slutskedet.

4.1.1 Enkäter

När man gör enkäter och standardiserade intervjuer är urvalet en central faktor i den kvantitativa forskningen. Oftast är det brist på tid och resurser som gör att man inte har möjlighet att intervju hela populationen. Därför måste man nästan uteslutande använda sig av urval eller stickprov. Stickprovet representerar hela populationen. Efter att ha gjort urvalet skall man framställa frågor till t.ex. en enkät eller en strukturerad intervju.

Den största svårigheten enligt Bryman & Bell (2005:85-291) med att använda sig av denna forskningsteknik är just hur man skall utforma och formulera frågorna.

Fördelen med enkäter är att de är både billigare och snabbare att administrera än kvalitativa intervjuer. Intervjuaren kan heller inte påverka respondentens svar. Nackdelen med enkäter är att respondenten kan se hela enkäten innan den svarar. Vilket kan resultera i att respondenten inte svarar på frågorna i den tänkta ordningen. Andra nackdelar sägs vara problemet med att man inte med säkerhet kan veta vem som svarar på enkäterna, trots att enkäten är adresserat till en specifik person. Svårigheten med enkäter är också att man inte kan ställa för många frågor med risk för att respondenten tröttnar på frågorna. Det största problemet med enkäter är bortfallet av respondenter som kan göra att undersökning blir skev. (Bryman & Bell 2005:162-164)

Det finns vissa åtgärder som man kan ta till för att undvika ett stort bortfall från utskickade enkäter. En viktig faktor som påverkar bortfallet är hur introduktionsbrevet utformas. Bryman & Bell (2005:165-171) rekommenderar att man berättar varför undersökningen är viktig och på vilka grunder respondenten blivit utvald. Men kan även berätta ifall man fått ekonomiskt stöd av något företag eller någon organisation. Man kan även poängtera att svaren behandlas konfidentiellt. För att ha möjlighet att kunna påminna de som inte fyllt i enkäten bör man upprätthålla systematik i utskickningsprocessen. Saker som man ännu kan tänka på för att undvika bortfall är:

- Tydliga instruktioner och attraktiv layout
- Eventuella priser, lotteri och ersättningar
- Så få öppna frågor som möjligt

Bryman & Bell (2005:165-171) ger som praktiska råd vid utformningen att inte göra enkäten för tät. Detta gäller kanske främst vid enkäter som postas. Kutymen brukar vara att göra enkäten så kort och tunn som möjligt. Men Bryman & Bell menar att rådet kan ha motsatt effekt ifall man gör typsnittet för litet och trycker ihop hela enkäten på en sida. Vid användning av slutna frågor bör man vara konsekvent vad gäller uppställningen, horisontell eller vertikal uppställning av frågor. Ett råd som anses vara självklart är att man bör hålla frågan och svarsalternativen på samma ställe. Ifall respondenten måste hoppa från en plast på enkäten till en annan är det lätt hänt att frågan blir obesvarad.

Vid formuleringen av frågorna i enkäten bör man tänka på att inte ha alltför många öppna frågor, ej heller för många ja/nej frågor. Man bör också vara noggrann att man i skriver enkäten vad respondenten skall göra: sätta kryss, bock för, ringa in eller stryka över. Den som utformar frågor till enkäten skall komma ihåg att poängtera ifall man skall välja *ett* eller *flera* svarsalternativ. Andra utmaningar för utformning av frågor är att inte svaren överlappar varandra och att det inte bör finnas bristande överensstämmelse mellan fråga och svarsalternativ. (Bryman & Bell 2005:178-190)

4.2 Kvalitativ forskning

Enligt Bryman & Bell (2005:295-299) är kvalitativ forskning en forskningsstrategi med tyngdpunkten på ord till skillnad från den kvantitativa forskningsmetoden där tyngdpunkten ligger på siffror. Vid kvalitativ forskning ser man på förhållandet mellan teori och praktik samtidigt som metoden är tolkningsinriktad. Med tolkningsinriktad menas förståelsen av en social verklighet genom hur deltagarna i en viss miljö tolkar verkligheten. Det finns ett antal olika metoder som man inom kvalitativ forskning använder sig av. D.v.s. man kan närma sig forskningsämnet på ett vetenskapligt sätt genom:

- Deltagande observationer
- Kvalitativa intervjuer
- Fokusgrupper
- Samtalsanalyser och
- Analys av texter och dokument

Deltagande observationer och etnografi är en metod som innebär ett långvarigt engagemang av forskaren när han studerar sin grupp av människor. Det är en komplicerad process men i sin enkelhet handlar det om att forskaren går in i gruppen som han vill studera. Väl inne i gruppen observerar forskaren vad som där händer, antecknar och när studien är klar skriver forskaren en rapport. (Bryman & Bell 2005:333)

Kvalitativa intervjuer brukar man kalla sådana intervjuer som används vid kvalitativ forskning. De kvalitativa intervjuerna tenderar att vara mindre strukturerade än undersökningsintervjuer. Kvalitativa intervjuer görs individuella medan intervjuer med flera personer kallas fokusgrupper. Bryman & Bell (2005:360-372) menar att man huvudsak-

ligen indelar in de kvalitativa intervjuerna i ostrukturerade och semi-strukturerade intervjuer. I en ostrukturerad intervju används inte färdigt formulerade frågor utan endast anteckningar om temat som hjälp vid intervjun. Intervjuaren kan under vissa omständigheter endast ställa en fråga varvid intervjudpersonen fritt kan svara medan intervjuaren ställer följdfrågor vid teman eller tillfällen som verkar vara värda en följdfråga. I en semi-strukturerad intervju använder man sig av en på förhand gjort intervjuguide som tar upp specifika teman. Den intervjuade kan fritt svara på frågorna och i huvudsak ställs frågorna i den ordning som de kommer i intervjuguiden. Men detta kan frångås ifall det känns nödvändigt. För att få en fullständig och täckande intervju kan man i sin intervjuguide ta några frågor från varje frågekategori. Man delar upp frågorna i dessa kategorier:

- Inledande frågor
- Uppföljningsfrågor
- Sonderingsfrågor
- Preciserande frågor
- Direkta frågor
- Indirekta frågor
- Strukturerade frågor
- Tystnad
- Tolkande frågor

Fokusgrupper är intervjuer som görs i grupp, vanligen minst fyra personer. I en fokusgrupp intervju så fokuserar man på ganska avgränsat område. Man brukar skilja på fokusgruppintervju och gruppintervju. En gruppintervju behandlar ofta många frågeställningar. Bryman & Bell (2005:388-390) berättar att fokusgrupper används i stor utsträckning vid marknadsundersökningar.

Samtalsanalyser är ett tillvägagångssätt där språket är i fokus, men inte bara som ett sätt att kommunicera. Språket anses vara mycket mera och samtalsanalysen är en detaljerad analys. Det som sägs under samtalet spelas in, skrivs ut och analyseras. (Bryman & Bell 2005:404-405)

Analys av texter och dokument kan också användas inom kvalitativ forskning. Metoden går ut på att använda sig av sådana källor som redan finns att tillgå. Sådana källor som inte gjorts för att forskaren bett om det. Dessa dokument är tämligen heterogena. Metoden är under inga omständigheter lätt trots att dokumenten redan finns att tillgå. Problemet att hitta relevant material kan vara en tidsödande process och för tolkningen av dokumentet krävs skicklighet. Dokument som kan användas är personliga dokument så som brev, dagböcker eller självbiografi. Även officiella dokument från statliga myndigheter eller organisationer kan användas. (Bryman & Bell 2005:424-433)

4.3 Val av forskningsmetod

I min undersökning har jag valt att använda mig av en kvantitativ metod. Datainsamlingstekniken kommer bestå av enkäter. Jag har valt den kvantitativa metoden för att få tillräcklig bredd i min undersökning. Enkäterna skickades ut till högt uppsatta personer i alla finska hamnar som verkar med containertrafik. Det är många aktörer som är inblandade när en containertransport sker. Alla aktörer kan påverka ifall en container blir kvar i hamnen så därför skickade jag också utöver hamnarna enkäter till några betydande containerrederier och speditorsbolag i södra Finland.

5 UNDERSÖKNING

För att jag innan själva undersökningen skulle få en förståelse för containertrafik och mitt specifika problemområde kontaktade jag Marc Mellin (2011), VD på MCY för en spontan diskussion kring mitt examensarbete. Redan under den korta intervjun fick jag en bra inblick i vad som eventuellt kan ligga bakom problemen med outlöst containergods i finska hamnar. Jag fick av honom flera goda råd hur jag kunde gå tillväga i min process och vilka frågor som kunde ställas i enkäten.

Redan i ett tidigt skede försökte jag tänka ut olika frågor utifrån mitt undersöknings syfte. För att åstadkomma en bra enkät krävs digert arbete. Det som gjorde det extra krävande var att enkäterna skulle översättas till finska och att samma enkät skulle kunna besvaras av tre olika aktörer: speditörer, hamnar och rederier. Enkäten skrevs först i Word. Den printades ut och min chef granskade och kommenterade den. Han har lång

erfarenhet inom containerbranschen. Efter chefens kommentarer rättade jag enkäten och översatte den till finska och hade min svärmor att kontrollera språket. Efter det förde jag över frågorna till ZEF.fi. Det visade sig vara lite problematiskt för det gick inte av praktiska skäl att ställa frågor på det sätt som jag hade tänkt mig. Efter att ha omformulerat vissa frågor i ZEF programmet testade jag några dagar med enkäten och försökte kontrollera att om mina villkor fungerade. Även en god vän till mig, som är finskspråkig fick ännu en gång titta igenom språket.

Enkäterna skickades ut via ZEF.fi som erbjuder nätenkäter och kundnöjdhetsenkäter. Jag letade upp adresser till speditörer, hamnar och rederier. Ifall jag inte hittade lämpliga personers e-postadresser så ringde jag till företagets växel och frågade vem jag kunde skicka enkäten till. Jag skickade ut webbenkäter till ursprungligen 56 personer. 49 av dessa utskickningar var till personliga e-postadresser som skickades via ZEF. Dessa 49 enkäter kunde endast besvaras en gång. De resterande 7 enkäterna skickades ut via min privata e-post till opersonliga e-postadresser. D.v.s. infoadresser som de flesta företag har. Enkäterna som skickades ut till infoadresser var offentliga och kunde skickas vidare från info e-postadressen vidare till andra personer i företaget som kunde besvara enkäten. Dessa offentliga länkar kunde besvaras flera gånger. Enkäten skickades ursprungligen till 21 speditörer, 14 hamnar och 21 rederier. Respondenterna hade två veckor på sig att svara. Jag skickade ett påminnelsebrev efter ca 1 vecka till de som inte besvarat enkäten. Jag var noga med att inte skicka påminnelsebrev till de som hade meddelat mig att de inte ville delta.

Första och andra dagen efter att jag skickat ut enkäterna svarade respondenterna rätt flitigt, för att på tredje dagen efter utskick avstanna. Jag fick lite tips till min e-post av respondenter varför de inte ville svara eller vem jag kunde kontakta. Det var flera som tyckte att jag skulle kontakta hamnoperatörerna. Jag hade ursprungligen inte tänkt kontakta dem, men eftersom det kom flera kommentarer att jag borde fråga dem så beslöt jag att snabbt skicka ut enkäten till 5 hamnoperatörer. En respondent meddelade mig att han hade skickat vidare enkäten till en hamnoperatör. Så för att inte gå miste om eventuell information så frångick jag min ursprungliga plan och skickade även till hamnoperatörer. Så här i efterhand funderar jag ju varför jag inte tänkte på det genast. Jag ville

på något sätt avgränsa arbetet och ingen hade gett mitt ett direkt råd heller att vara i kontakt med operatörerna så detta blev inte övervägt desto mer.

Eftersom flera respondenter skickade brev till min e-post och rekommenderade personer som jag kunde kontakta så ökade enkätutskickningarna något från det ursprungliga. Enkätutskickningarna ökade från 56 till 63 stycken.

Av de 63 utskickade enkäterna var det 17 som svarade, vilket blir en svarsprocent på 26,9 %. 16 personer fullföljde enkäten till slut, d.v.s. endast en respondent började svara utan att fullfölja enkäten. Jag hade gjort enkäten så att den avslutades automatiskt om man svarade nekande på frågan om de har problem med outlöst containergods i hamnen. Detta tror jag är orsaken till att så många fullföljde enkäten till slut när de flesta inte hade något problem med outlöst containergods. Efter att alla svar hade kommit in kodade och analyserade jag enkäterna i Excel. Jag använde mig också av de rapporter som kunde köras ut direkt från ZEF programmet. Enkäten och enkätbrevet kan ses i bilaga 1 och bilaga 2.

Trots rekommendationer att kontakta hamnoperatörerna så var det ingen av de fem respondenterna som svarade på enkäten. Den aktör som många påstod veta mest om outlösta containrar svarade inte alls. Vad som är orsaken till det är svårt att säga.

6 RESULTAT

Sju respondenter som inte svarade på min utskickade enkät kontaktade mig via e-post för att förklara varför de inte ville delta i enkäten. Fyra respondenter gav mig rådet att kontakta hamnoperatörer för att de skulle kunna ge bättre svar på enkäten. En respondent ville inte delta i enkäten p.g.a. att de inte ens anonymt ger ut deras volymhante-ringsmängd till allmänheten. Andra orsaker till att respondenterna inte ville delta var:

- att de inte ansåg sig transportera sådana containermängder att de skulle ha något att ge min undersökning
- att under de senaste åren har inte någon container blivit outlöst vid hamnen

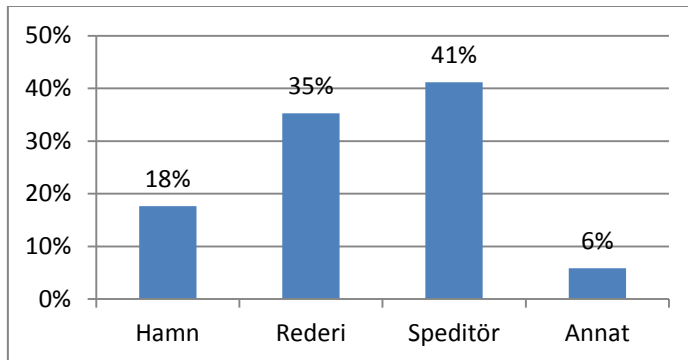
- att så få containers blir outlösta hos dem att de inte kan ge exempel på några orsaker till problemet, endast en container de senaste åren har gått ut till auktion

Mellin (2011) menar att det åtminstone för några år tillbaka fanns ett problem med outlösta containrar som lämnades kvar i finska hamnar. Största orsakerna till att containrarna då stannade kvar i hamnen var att det var många nya företag som grundades i Ryssland och företagen var oerfarna. Detta i sin tur gjorde att företagen inte hade tillräckligt med kunskap om containerfrakt och tillhörande formaliteter. Mellin tror att det kan snart igen komma ett uppsving med outlösta containrar som kommer från Indien och Kina eftersom deras ekonomi är på stigande och många nya företag grundas. (Mellin 2011)

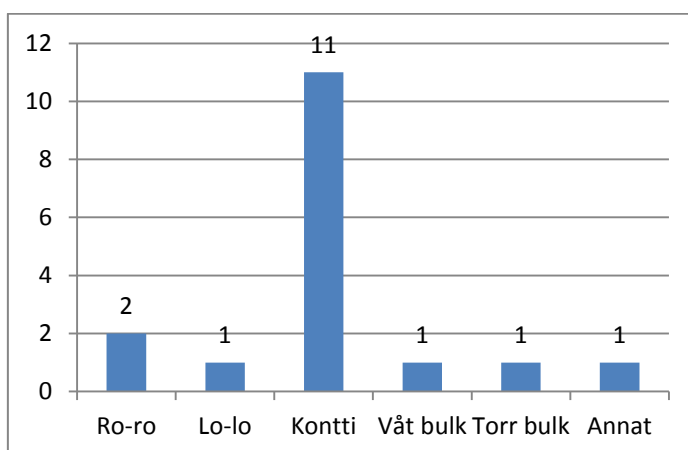
Anledningen till att hamnar och rederier inte så lätt vill dela med sig av information om problemet med outlösta containrar menar Mellin (2011) ligger i rädsla för att kriminella skall få idéer utav publiceringen av sådant som till viss mån är känsligt material. Mellin nämner några orsaker som ligger bakom outlösta containrar: helt vanliga misstag, kriminalitet, felaktigt gods eller företag som går i konkurs under transporten. Exempel på konkreta fall där kriminalitet legat bakom är när sändaren uppgett godset vara återvinningsbart material men i själva verket visat sig vara avfall, bildäck visat sig vara skrot och kaffe visat sig vara tegelstenar. En av orsakerna till att man skickar iväg gods och uppger felaktigheter över vad som finns i container är att det är ett billigt alternativ att bli av med det du inte mera vill ha. Alla nämnda exempel gör att containern blir kvar i hamnen en längre tid och man vet inte vem som skall ta hand om den och vad man skall göra med den. Detta kan då bli en långdragen process som försäkringsbolagen tar över. (Mellin 2011)

Av de 17 personer som svarade på enkäten var 18 % hamnar, 35 % rederier, 41 % speditörer och 6 % annat. I förhållande till antalet utskickningar så var det speditörerna som svarade flitigast, därefter rederierna och hamnarna. Fördelningen av respondenterna som svarade på enkäten illustreras i figur 10. Av de som svarade var över 80 % stationerade i Södra Finland, knappt 12 % från Norra Finland och cirka 6 % från Västra Finland. Det var främst speditörer och rederierna som var stationerade i Södra Finland me-

dan hamnarna också var i belägna i Norra Finland. På frågan vilken transporttjänst som i ton mätt erbjuds mest så svarade 11 utav de 17 tillfrågade: container. Så det betyder då att rätt personer har svarat på enkäten. (Se figur 11)

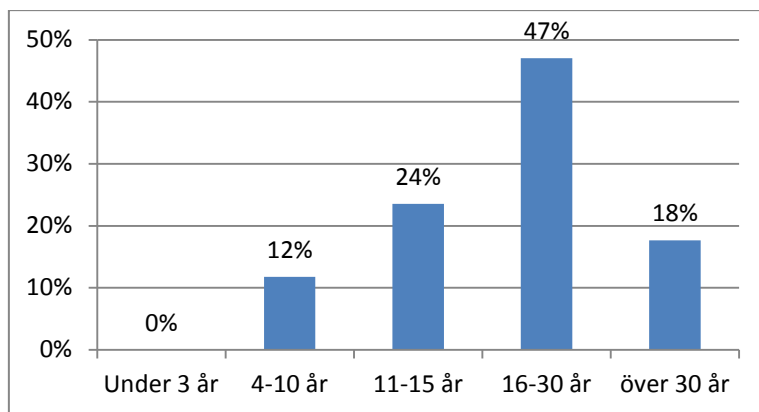


Figur 10. Svarsfördelning av enkät



Figur 11. Transporttjänst som används mest i ton mätt av de tillfrågade

Speditörerna, rederierna och hamnarna som deltog i enkäten var relativt erfarna med att erbjuda containertrafiktjänster. Nästan hälften av de som svarade hade erbjudit containertjänster i 16-30 år. 24 % hade varit i branschen 11-15 år och 18 % över 30 år (se figur 12). Av de rederier som svarade så hade 71 % erbjudit containertjänster 16-30 år. Hamnarna var kanske mest erfarna med 50 % av de tillfrågade som hade erbjudit containertrafiktjänster i över 30 år. Speditörernas erfarenhet var mera spridd.



Figur 12. Antal år som aktörerna erbjudit containertrafiktjänster

Av de tillfrågade aktörerna så genererade i TEU mätt exporten mest, 67 %. Import cirka 29 % och transito via Finland ca 6 %. Ser man på mängden hanterade containers ifjol så fanns det stora variationer. Av 17 som svarade på enkäten så var det 11 som angav hanterade containers i TEU under fjolåret. Där minimum var 1 098 TEU och maximum 420 000 TEU. (se tabell 3) Tre hamnar svarade och de hade mellan 4 500 och 400 000 TEU som de hanterade under fjolåret. Tre rederier angav siffror mellan 30 000 och 420 000 TEU och fyra speditörer angav siffror mellan 1 098 och 56 000 TEU. Man kunde tydligt se att speditörerna hanterade betydligt mindre mängder containers än hamnarna och rederierna.

Tabell 3. Containerhantering i TEU av speditörerna, rederierna och hamnarna år 2011

Fjolårets containerhantering	
Medelvärde	91880,27273
Standardfel	47702,77142
Medianvärde	30000
Typvärde	30000
Standardavvikelse	158212,1943
Varians	25031098415
Toppighet	1,950451681
Snedhet	1,877829803
Variationsvidd	418902
Minimum	1098
Maximum	420000
Summa	1010683
Antal	11

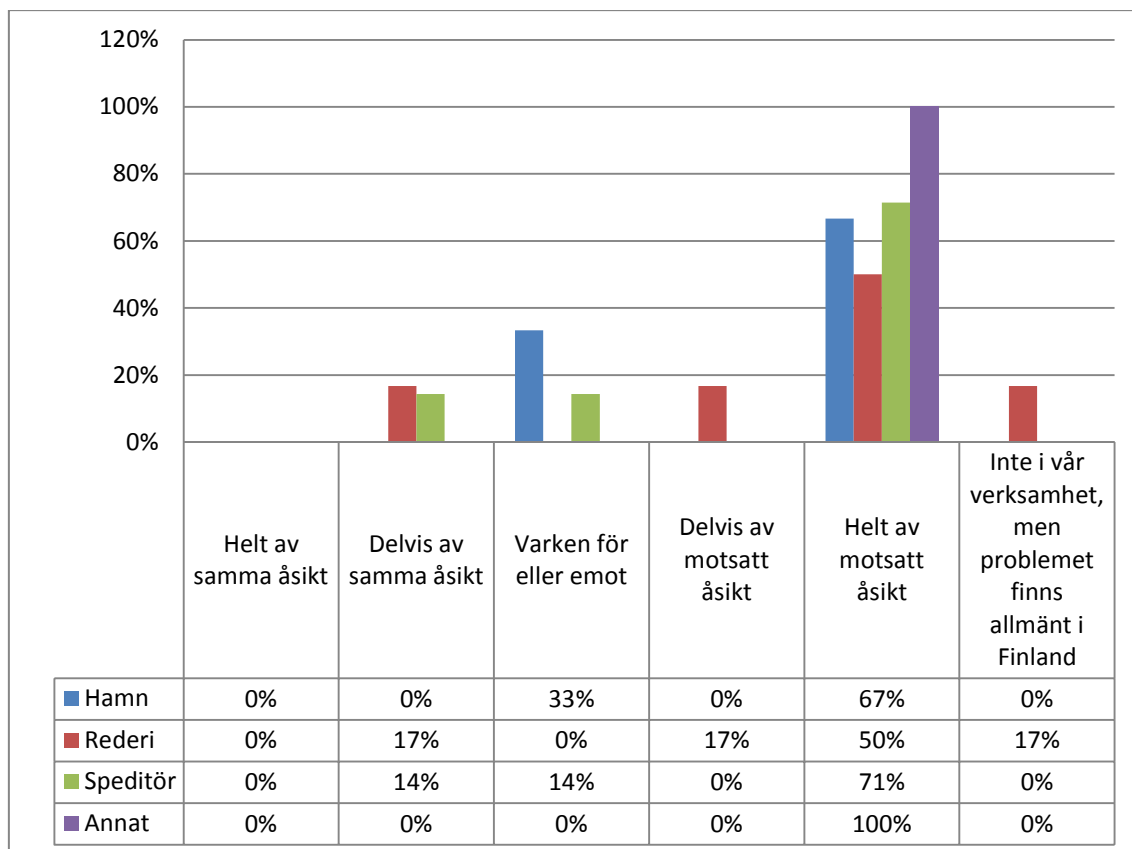
Nedanstående tabell (tabell 4) visar hur respondenterna svarade på påståendet: Det finns ett problem i vår verksamhet med outlösta containers i finska hamnar! Hela 65 % av de

tillfrågade svarade att de var av helt motsatt åsikt. D.v.s. 65 % ansåg sig inte ha några problem med outlösta containers. Endast 12 % var av delvis samma åsikt. Ingen var av helt samma åsikt. 12 % var också varken för eller emot påståendet. 6 % menade att det finns ett sådant problem men inte i deras verksamhet.

Tabell 4. Frekvenstabell, outlösta container är ett problem i vår verksamhet

<i>Påstående: Outlösta containers är ett problem i vår verksamhet!</i>	<i>Frekvens</i>	<i>Procent</i>
Helt av samma åsikt	0	0 %
Delvis av samma åsikt	2	12 %
Varken för eller emot	2	12 %
Delvis av motsatt åsikt	1	6 %
Helt av motsatt åsikt	11	65 %
Inte i vår verksamhet, men problemet finns allmänt i Finland	1	6 %
Summa	17	100 %

Det fanns inte stora skillnader hur de tre olika aktörerna svarade på om de hade problem med outlösta containers. Hamnarna var till 67 % och speditörerna till 71 % av helt motsatt åsikt. Rederierna var inte lika mycket av helt motsatt åsikt. Rederierna var till 17 % delvis av samma åsikt, vilket var högst bland alla aktörer. Speditörerna var också till 14 % delvis av samma åsikt. Med andra ord så var nästan alla aktörer helt av motsatt åsikt och de som delvis var av samma åsikt var främst rederierna och speditörerna. Hamnarna var den aktör som i förhållande till de andra hade mest svarat varken för eller emot påståendet att containers blir outlösta vid hamnen. Rederierna var den aktör som hade mest spridning av svaren. (se figur 13)

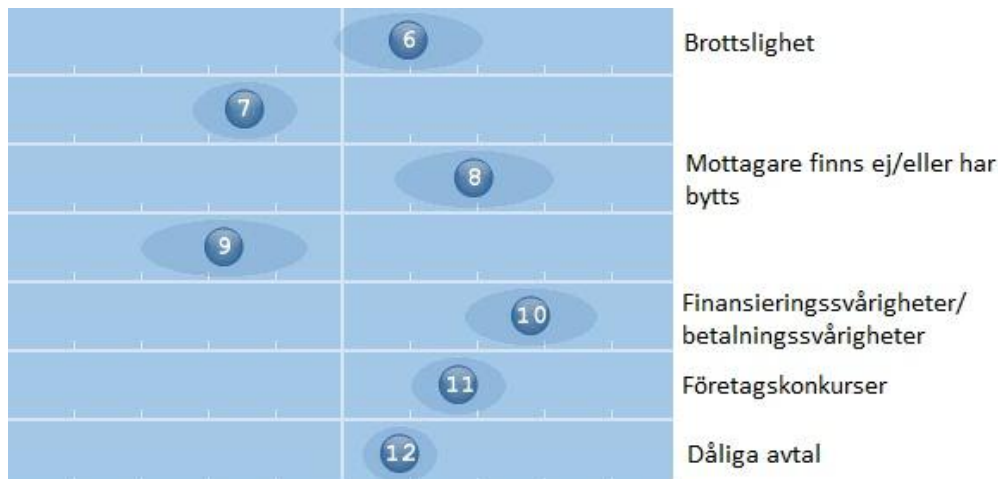


Figur 13. Fördelning mellan aktörer: outlösta containers är ett problem i vår verksamhet!

Om respondenten svarade helt av motsatt åsikt på frågan om de har problem i sin verksamhet med outlöst containergods i hamnen så avslutades enkäten. Men de som svarade något annat av de givna alternativen fick flera frågor. Eftersom så många svarade att de inte alls hade något problem med outlösta containers så var det endast sex stycken som fick möjligheten att svara på fler frågor och berätta om orsakerna till outlösta containers. Men endast fyra fullföljde enkäten. Av de fyra som fullföljde enkäten och gav information om orsaker till outlösta containers så var det två rederier, en hamn och en speditör. En speditör och ett rederi var delvis av samma åsikt, att outlösta containers är ett problem i deras verksamhet. Det finns inget samband mellan en viss aktör och problem med outlösta containers. Endast tre stycken svarade på hur många TEU som årligen blir outlöst. Medeltalet av deras svar uppgick till 10 TEU årligen, minimi var 2 TEU och maximi 20 TEU. Tre aktörer svarade att deras containers blir outlösta i hamnen 1-4 gånger i året. En respondent menade att det händer 5-12 gånger om året. De flesta menade att de outlösta containrarna leder till utrymmesbrist vid hamnen, men att de kan

hantera situationen ändå. Några av de som svarade visste inte om det orsakade utrymmesbrist. En speditör och ett rederi var av den åsikten att problemet med deras outlösta containrar leder till betydande kostnader medan två andra var av helt annan åsikt. Inte här heller kan man se någon skild aktör som skulle dra på sig mera kostnader utav outlösta containers. De få containers som blir kvar i hamnen outlösta blir kvar där oftast 13-24 månader. De flesta containers som blir kvar outlösta i hamnen kommer från fjärran östern, Kina, Indien och Thailand. Till Ryssland och Vitryssland är de containers som blir outlösta i hamnen på väg.

Orsakerna till outlösta containers vid hamnen är finansieringssvårigheter, mottagaren finns inte/har bytts, företagskonkurser, brottslighet och dåliga avtal. På en öppen fråga om orsakerna menade en respondent från ett rederi att finska tullens agerande är en av orsakerna till outlöst containergods. En annan respondent menade att trenden med outlösta containers varit nedåtgående redan under några år. I enkäten räknades upp olika orsaker till att containers blir outlösta i hamnen. Respondenten ombands klicka på en linje mellan: håller inte med (till vänster) och håller med (till höger). Linjen gick från skala 0-100. Medeltalet för finansieringssvårigheter uppgick till 78, mottagare finns inte till 70 och företagskonkurser till 67. Figur 14 visar de vanligaste orsakerna till att containers blir outlösta i hamnen. Siffrorna är endast enkätfrågans nummer. Det ”ovala ägget” kring siffran visar spridningen på svaren. D.v.s. orsakerna: dåliga avtal och företagskonkurser, där var respondenternas svar relativt lika. Medan det fanns en större variation i svaren på finansieringssvårigheter och mottagare finns inte. Desto större ”ovalt ägg” desto större variation i respondenternas svar. Alla orsaker på högra sidan hade fått ett högt medelvärde. Tullrestriktionerna som orsak till outlöst containergods vid hamnen hade också fått ett ganska högt tal på knappt 60. Men där var variationen stort bland alla svar. I bilaga 1 finns en fullständig lista på de möjliga orsaker till problemet som jag bad respondenterna att ta ställning till. De orsaker som inte alls lär åstadkomma problem med outlösta containern är bl.a. oklara incotermer, force majeure, mänskliga faktorn och lagförändringar. De orsaker som hamnade någonstans i mitten av linjen är sådana orsaker som respondenten inte riktigt vetat vad den skall svara eller varken håller med eller är emot. Sådana orsaker var bl.a. lågkonjunktur, bristande kommunikation och felaktig produkt.

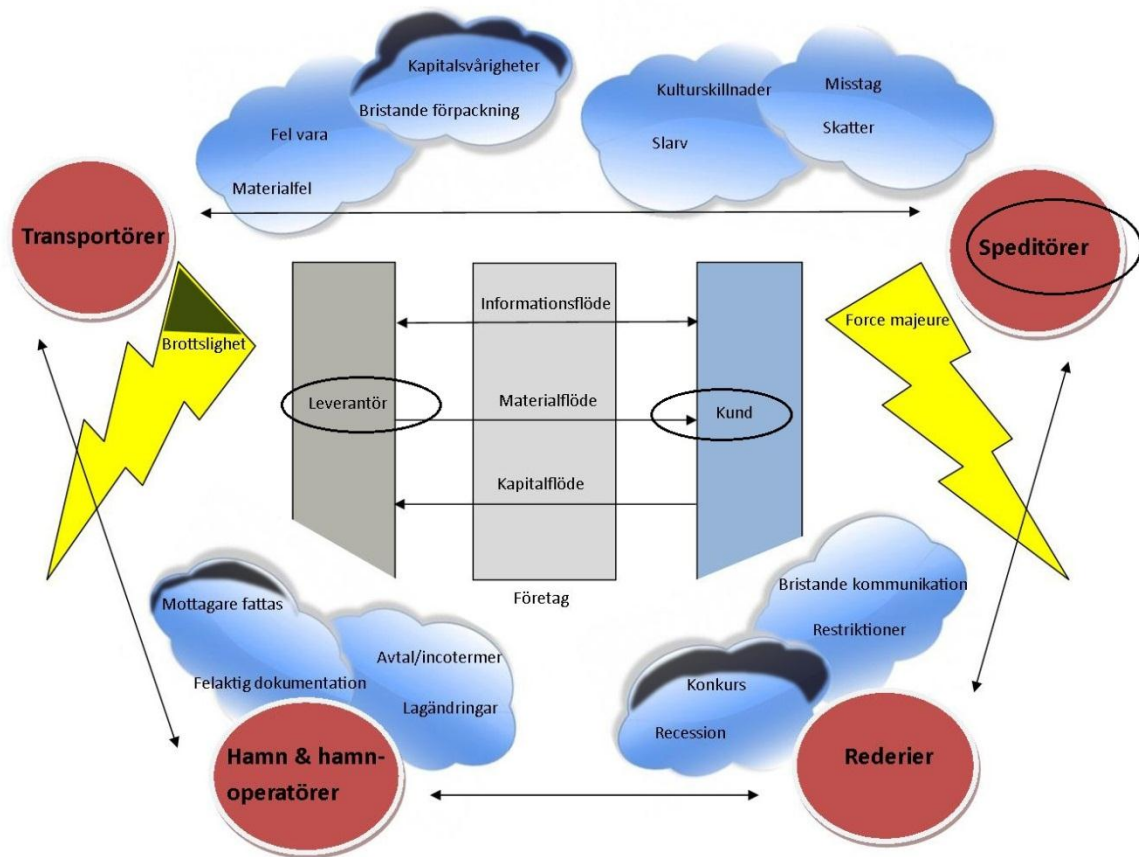


Figur 14. De fem största orsakerna till problem med outlösta containers vid hamnen

Respondenterna hade inga klara svar på varför det till allmänheten inte informeras mera om outlösta containers vid hamnen. En respondent menade att aktörerna värnar om sitt rykte och en respondent menade att det är frågan om en överenskommelse. Enkäten visar att de tillfrågade aktörerna tror att hamnarna och hamnoperatörerna vet mest om outlösta containers. De tror även att rederierna och tullen vet en hel del. Men när det kommer till vem som är skyldig till att containrarna blir kvar i hamnen tror de tillfrågade aktörerna att det är till största delen försäljaren och köparen som är orsaken till outlösta containers vid hamnen. Men även en liten del av orsaker till problemet anses vara speditörernas och tullen ageranden.

För att åskådliggöra resultatet av undersökning har jag som planerat tagit till modell åskmolnet som hjälp. De mörka molnen/orosmolnen i figur 15 är de orsaker som rubbar leveranskedjan och containern blir outlöst vid hamnen. De svarta ringarna runt leverantör och kund kan anses vara säljare och köpare som respondenterna i undersökningen ansåg är skyldiga till att containrarna blir outlösta. Kring speditören finns också en svart ring för respondenterna ansåg också att de var i viss mån skyldiga till att containrarna blir outlösta. Molnet "kapitalsvårigheter" kan man sedan då placera in i logistikflödet, kapitalflödet avbryts och därmed stannar containern vid hamnen. "Konkursmolnet" kan man också placera in i logistikflödet, d.v.s. kunden går i konkurs och därmed avbryts materialflödet. Molnet "mottagare fattas", där avbryts flödet genom att kunden eller mottagande företag inte längre finns. Blixten "brottslighet" kan t.ex. hänföra sig till att en leverantör skickar containern till en påhittad kund. Ser man ännu på åskmolnet och

logistikflödet så kan man konstatera att enligt undersökning så avbröts materialflödet av kapitalflödet som orsak. Undersökningen visade inte på att informationsflödet skulle vara en orsak till att materialflödet bryts och containern blir outlöst.



Figur 15. Modell åskmolnet med orsakerna i de mörka molnen

7 AVSLUTNING OCH SLUTSATS

Huvudsyftet med denna undersökning var att utreda ifall outlöst containergods blir kvar i finska hamnar utan att nå slutkunden. Personligen hade jag själv antagit att problemet skulle vara mera befintligt. Men utifrån undersökningen kan man dra slutsatsen att problemet är nästan obefintligt i södra Finland, men att det förekommer nu som då. Det är svårt att dra en slutsats om hela Finland p.g.a. min avgränsning och dessutom av hamnarnas bristande svarsprocent i andra delar än södra Finland. Jag anser problemet vara mycket litet där några få containers årligen blir kvar i hamnen. Men för en aktör som besvarade att 20 TEU årligen blir outlöst kan problemet nog bekräftas som befintligt. Outlösta containers är ett mycket litet problem man för de som drabbas av problemet

kan det anses vara allvarligt då containers blir kvar i hamnen ofta över ett år. De få gånger som containrarna blir outlösta vid hamnen så är den största orsaken finansieringssvårigheter eller betalningssvårigheter. Eftersom så många var av samma åsikt att det inte finns något problem med outlöst containergods så anser jag det vara trovärdigt trots det begränsade antalet som svarade. Genom att slå ihop påståenden och dessutom räkna med de svar som kom till mig via e-post så får man ännu en säkrare procent (84%) som visar på att problem med outlösta containrar är ytters litet (se tabell 5). De få som svarade att de finns ett problem med outlöst containergods var en så liten procent att av deras givna orsaker till problemet bör man inte fästa allt för stor vikt vid. Men även deras svar ger en bra fingervisning vilka orsaker som ligger till grunden för outlösta containrar.

Tabell 5. Omgjord frekvenstabell, outlösta container är ett problem i vår verksamhet

<i>Påstående: Outlösta containers är ett problem i vår verksamhet!</i>	Frekvens		Procent
Delvis av samma åsikt	1		
Inte i vår verksamhet, men problemet finns allmänt i Finland	2	3	16 %
Helt av motsatt åsikt	11		
Delvis av motsatt åsikt	1		
Varken för eller emot	2		
Motsatt åsikt via e-post	2	16	84 %
Summa		19	100 %

Ur hamnperspektivet så finns det inte heller något problem med att dessa få outlösta containers skulle bidra till utrymmesbrist. För några aktörer orsakar de outlösta containrarna betydande kostnader medan vissa aktörer inte alls medger att de skulle få extra kostnader utav outlösta containers. Oberoende om aktörerna hanterade stor mängd containers årligen eller liten mängd containers årligen så kan man inte med denna undersökning se någon korrelation mellan mängd hanterade containers och problem med outlösta containers.

Undersökningen var så pass liten att man inte kan dra någon slutsats vilken av aktörerna som skulle ha mest problem med outlösta containrar vid hamnen. Anledningen till att så många aktörer som svarade var från södra Finland beror till stor del på min begränsning att kontakta speditörer och rederier belägna i södra Finland. Jag skickade ut enkäter till alla hamnar i Finland som hade containertrafik men de var de ofta också belägna i södra Finland. Därav så många svar från södra Finland. Geografiskt sett kan man inte heller

dra någon slutsats i vilket område i Finland där problemet med outlösta containers skulle vara större än någon annanstans i Finland. De flesta som hade svarat i enkäten att de hade problem med outlösta containrar så var från södra Finland. Men resultatet betyder inte att problemet skulle vara större där eftersom svarsprocenten från södra Finland var mycket högre än från andra delar av landet.

Stor del av alla som svarade på enkäten hade varit mycket länge inom containerbranschen och av deras transporttjänster var containers störst. Så jag anser mig ha fått svar från de som borde ha vetskap om problemets vara eller icke vara. (se figur 11 och 12) Därför anser jag undersökning vara pålitlig.

I enkäten svarade många att hamnar borde veta mycket om ifall containers blir outlösta, men det var den aktören som var mest blygsam med att svara på enkäten. Det var även hamnarna som mest svarade varken för eller mot på påståendet att containers blir outlösta i vår verksamhet. Så känslan av att hamnarna av någon orsak inte vill svara på frågor om outlösta containers kvarstår. De flesta utskickningar som jag gjorde var till hamndirektörerna. Det är möjligt att de helt enkelt inte hade tid och att jag borde ha skickat till någon i lägre position. Den e-post som jag fick av respondenterna rådde mig att kontakta hamnoperatörerna. Även enkäten visade att respondenterna ansåg att hamnoperatörerna borde veta mycket om ämnet outlösta containers. Jag kontaktade hamnoperatörer, men ingen av dem svarade på min enkät. Orsaken till att de inte svarade är endast spekulationer som jag inte tycker hör hemma i detta arbete.

Man kan se tydliga likheter mellan Mellins (2011) uttalanden och undersökningens resultat. Både Mellins påståenden och undersökningen påvisar att de få containers som blir outlösta i hamnen kommer från Kina och Indien. Även Mellins kommentar om att brottslighet ligger bakom problemet med outlöst containergods bekräftas av enkätundersökningen. Men i ett anseende skiljer sig min undersökning gentemot Mellins påståenden i diskussionen. Skillnaden gäller att mänskliga misstag vore en orsak till att containers blir outlösta i hamnen. Enkäten visade att mänskliga faktorer eller misstag var en av de orsaker som ansågs vara små medan Mellin ansåg det vara en faktor att räkna med.

Finansieringssvårigheter och betalningssvårigheter ansågs vara största orsak till att containergods stannar i hamnen. Däremot ansågs inte lågkonjunktur vara någon orsak till problemet. Detta tycker jag i viss mån strider lite mot varandra, eftersom man kunde anta att betalningssvårigheter skulle orsakats av lågkonjunkturen, eller vise versa.

Det som jag innan undersökningen funderade mycket över, var varför det inte finns någon officiell statistik på outlösta containers. Så här i efterhand kan man förstå att, varför skulle man föra statistik på något som utav undersökningen existerar i mycket liten skala? Dock gjorde en kommentar i undersökningen mig konfunderad. Kommentaren att det är frågan om ett avtal att inte informera utåt om problem med outlösta containers gjorde mig misstänksam. Finns det månne ändå någon liten tyst överenskommelse att inte offentliggöra problem med outlösta containers vid hamnen? Även svaret på den frågan förblir spekulationer.

Utav undersökning kan man skönja en liten missnöjdhet med tullens ageranden. Tullen ansågs vara en liten orsak till att containers blir outlösta i hamnen. Även i slutet av enkäten framgår att aktörerna till viss del skyller på tullen. Detta anser jag lite konstigt i mitt tycke med tanke på att tullen har klara regler på hur saker och ting skall göras. Följer man dessa regler borde det inte finnas problem med att containern blir outlöst i hamnen. Jag antar att missnöjet har sin grund i att tullen försvårar vissa procedurer, men främst så trodde de tillfrågade aktörerna: speditörerna, rederierna och hamnarna att det är säljaren och köparens agerande som gör att container blir outlöst. Detta kan säkert vara sant, men resultatet i undersökning kan också vara ett sätt för de tillfrågade aktörerna att inte skylla på varandra.

7.1 Kritik och förbättringsförslag

Orsakerna till problem med outlösta containers givna av respondenterna kan man se som lite bristfälliga för att så få svarat och en person hade svarat nästan exakt i mitten på linjen på alla påstådda orsaker, vilket knappast kan vara respondentens ärliga svar.

Förbättringsförslag för vidare undersökning skulle vara att försöka på kontakt med hamnoperatörerna, för deras åsikt uteblev helt i denna undersökning trots att flera

hamnoperatörer gavs möjlighet att svara. Flera fördjupade intervjuer med olika aktörer skulle säkert belysa problemets vara eller icke vara.

Själva enkäten tyckte jag var bra så den tycker jag inte bör ändras så mycket. Fick också feedback från en respondent att enkäten var tydlig och lätt att utföra. Så jag tror inte att själva enkäten var orsaken till att inte flera svarade. Däremot kunde man eventuellt ha skickat ut den till ännu flera respondenter och påminna dem flera gånger att svara.

KÄLLOR

Böcker

Bryman, Alan & Bell, Emma. 2005, *Företagsekonomiska forskningsmetoder*, Liber ekonomi, Malmö, s. 47-433

Haglundh, Gunilla & Nilsson, Pia, *Bonniers ekonomi ordbok*, Albert Bonniers Förlag, 2000, s. 120, 117

Inkiläinen, Aimo; Relander, Siv; Ritvanen, Virpi; Santala, Jouko & von Bell, Anders. 2011, *Logistiikan ja toimitusketjun hallinnan perusteet*, Logistiikan maailma, s.37-120

Irestål, Bo; Lumsden, Kenth; Tarkowski, Jerzy. 1995, *Transportlogistik, Gods, Information och Resurser*, Studentlitteratur, Lund, s. 71, 127-287

Jonsson, Patrik & Mattson, Stig-Arne. 2005, *Logistik – Läran om effektiva materialflöden*, Studentlitteratur, Lund, s. 52-105

Kelanoja, Hanna; Mäntynen, Jorma; Pöllönen, Markus; Säyly, Stiina. 2003, *Vesiliikenne*, Tampereen teknillinen yliopisto, s. 94-99, 128

Kotler, Philip. 1999, *Kotlers marknadsföring, Att skapa, vinn och dominera marknader*, Liber Ab, s. 107

Mäkelä, Tommi & Mäntynen, Jorma. 1998, *Kuljetukset logistiikan osana*, Tampereen teknillinen korkeakoulu, s. 130-131

Suomen Huolintaliikkeiden Liitto Oy. 2010, *Huolinta-alan käsikirja*, Uudistettu painos 2010, s. 26-30, 208-246

Öppet material tillgängligt på Internet

Agility Logistics, 2009, *Sea Container Specifications*, Tillgänglig:

<http://www.agilitylogistics.com.au/SeaContainer.aspx> Hämtad: 21.12.2011

Education Media Ab. *Vad är/gör en Speditör?* Tillgänglig:

<http://www.utbildningssidan.se/info/speditor/speditor.aspx> Hämtad: 19.1.2011

Finlands Hamnförbund, *Statistik*. Tillgänglig: <http://www.finnports.com/swe/statistik/>

Hämtad: 22.12.2011

Finnsteve. 2012, *Palvelut*, Tillgänglig: <http://www.finnsteve.fi/palvelut> Hämtad:

23.1.2012

GDV, 2011. *Container handbook*, Tillgänglig:

http://www.containerhandbuch.de/chb_e/stra/index.html Hämtad: 21.12.2011

HSV Consulting. 2002, *Kapitalflöde*, Tillgänglig:

http://www.hsvconsulting.se/LogistikochIT_Kapitalflode.htm Hämtad: 7.4.2012

Kalmar, *Kalmar Products*. Tillgänglig: <http://www.kalmarind.com/show.php?id=605>

Hämtad: 22.12.2011

Library of Economics and Liberty. 2008, Tillgänglig:

<http://www.econlib.org/library/Enc/InternationalCapitalFlows.html> Hämtad:

7.4.2012

Port of HaminaKotka Ltd., Tillgänglig: <http://www.haminakotka.fi/> Hämtad:

22.12.2011

Rauman Satama, *Esittely*. Tillgänglig:

<http://www.portofrauma.com/?suomi/esittely.html> Hämtad: 22.12.2011

Hayford Rose. 2010, *Auction unclaimed containers*, Tillgänglig:

<http://rosedarko.blogspot.com/2010/03/auction-unclaimed-containers-page-18.html>

Hämtad: 29.11.2011

Hispaniola Maritime Repair Services SRL, 2009. *Past projects*, Tillgänglig:

<http://www.hispaniolarepairs.com/pastprojects.htm> Hämtad: 21.12.2011

Liikennevirasto, *Tavaraliikenne*, Tillgänglig:

<http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikenneverkko/liikennejarjestelma/tavaraliikenne> Hämtad: 22.12.2011

MCY, Oy Marine Container Yard Ab, *Tietoa konteista*, Tillgänglig:

http://www.mcy.fi/index.php?option=com_content&task=view&id=45&Itemid=223

Hämtad: 21.12.2011

Maersk Line. 2011, *Vessels*, Tillgänglig:

http://www.maerskline.com/link/?page=brochure&path=/our_services/vessels Hämtad: 21.12.2011

Maritime News. 3.000 unclaimed container difficulty the major port of St. Petersburg,

Tillgänglig: <http://bestshippingnews.com/shipping-news/3-000-unclaimed-container-difficulty-the-major-port-of-st-petersburg/> Hämtad: 29.11.2011

On-Site Storage Solutions, 2003. Tillgänglig: <http://www.onsitestorage.com/> Hämtad:

21.12.2011

Penalandia. *Shipspotting*. Tillgänglig: <http://penalandia.net/shipspotting/?cat=85> Hämtad:

21.12.2011

Port of Helsinki. Tillgänglig: <http://www.portofhelsinki.fi/> Hämtad: 22.12.2011

Ports & Ships. 2006, Tillgänglig:

http://ports.co.za/news/article_2006_05_3_2926.html#two Hämtad: 29.11.2011

Port of HaminaKotka. 2011, *Liikennetilasto*, Tillgänglig:

http://www.portofhamina.fi/images/stories/tiedotearkisto_pdf/uusimmat/10%2011%20.pdf Hämtad: 1.12.2011

Trafikverket, Ulkomaan meriliikenne, Tillgänglig:

http://portal.liikennevirasto.fi/portal/page/portal/f/liikennevirasto/tilastot/liikennemaa/rat/ulkomaan_meriliikenne/mlt_ta_kontit.htm Hämtad: 29.11.2011

VPA. 2011, *Shipping firms to contain problem*,

http://www.vpa.org.vn/detail_temp.jsp?id=1922 Hämtad: 25.1.2011

Dagstidningar

Edberg, Jan Ole. 2012, *Kvalitet allt viktigare i logistiktjänsterna*, Åbo Underrättelser, 11.1.2012

Lolax, Dan. 2012, Ramberg: Starka hamnar klarar konkurrensen, Åbo Underrättelser, 20.4.2012

Sinervä, Ilkka. 2011, Ust-Luga valtaa kontteja Kotkalta, *Kauppalehti*, nr. 211, s. 4-5

Muntliga källor

Rosenbröijer, Carl-Johan. 2011, *Forskning och utveckling* [muntl.]. Föreläsning 27.10.2011

Mellin, Marc. 2011, MCY, *Öppen diskussion per telefon* [muntl.] 9.12.2011 kl.16.00

BILAGOR

Bilaga 1.

1. Mikä vastaa Teidän toimintaanne? (Vaihtoehtokysymys)

Vaihtoehdot:

- 1. Satama
- 2. Varustamo
- 3. Huolitsija
- 4. Muu

2. Työpaikkanne sijainti? (Vaihtoehtokysymys)

Vaihtoehdot:

- 1. Itä-Suomessa
- 2. Etelä-Suomessa
- 3. Länsi-Suomessa
- 4. Pohjois-Suomessa
- 5. Ahvenanmaalla

3. Mikä alla oleva kuljetuspalvelumuoto on tonneissa mitattuna eniten käytössä? (Vaihtoehtokysymys)

Vaihtoehdot:

- 1. Ro-ro
- 2. Lo-lo
- 3. Kontti
- 4. Märkä bulkki
- 5. Kuiva bulkki
- 6. Projektilastaukset
- 7. Henkilökuljetus
- 8. Muu

4. Kuinka kauan olette tarjonneet konttiliikennepalveluja? (Vaihtoehtokysymys)

Vaihtoehdot:

- 1. Alle 3 vuotta
- 2. 4-10 vuotta
- 3. 11-15 vuotta
- 4. 16-30 vuotta
- 5. Yli 30 vuotta

5. Kuinka suuri oli viime vuoden konttikäsittely? (TEU)

6. Mikä näistä tuotti eniten TEU:ta viime vuoden aikana? (Vaihtoehtokysymys)

Vaihtoehdot:

- 1. Tuonti
- 2. Vienti
- 3. Transito Suomen kautta
- 4. Sisäkauppa (EU)

7. Lunastamattomat konttitavarat Suomen satamissa ovat toiminnallenne ongelma! (Vaihtoehtokysymys)

Vaihtoehdot:

- 1. Täysin samaa mieltä
- 2. Osittain samaa mieltä
- 3. Ei puolesta eikä vastaan (Ei mielipidettä)
- 4. Osittain eri mieltä
- 5. Täysin eri mieltä
- 6. Ei meidän toiminnassamme, mutta ongelma on yleisesti olemassa Suomessa

1. Mikä on arvioitu määrä (TEU) konttitavaraa vuodessa toiminnassanne, joka jää lunastamatta?

2. Kuinka usein konttitavara jää satamissa lunastamatta vuoden aikana? (Vaihtoehtokysymys)

Vaihtoehdot:

- 1. Ei koskaan
- 2. 1-4 kertaa vuodessa
- 3. 5-12 kertaa vuodessa
- 4. 13-24 kertaa vuodessa
- 5. 25-48 kertaa vuodessa
- 6. Joka viikko tai useammin

3. Lunastamattomat kontit aiheuttavat tilanpuutetta satamissa! (Vaihtoehtokysymys)

Vaihtoehdot:

- 1. Kyllä, ja se aiheuttaa ongelmia
- 2. Kyllä, mutta se ei tuota ongelmia
- 3. Jossain määrin, ja aiheuttaa ongelmia
- 4. Vähän, mutta pystymme hoitamaan tilanteen
- 5. Ei yhtään
- 6. Ei tietoa

4. Lunastamattomat kontit Suomen satamissa aiheuttavat meille merkittäviä kustannuksia! (Vaihtoehtokysymys)

Vaihtoehdot:

- 1. Täysin samaa mieltä
- 2. Osittain samaa mieltä
- 3. Ei puolesta eikä vastaan (Ei mielipidettä)
- 4. Osittain eri mieltä
- 5. Täysin eri mieltä

5. Kuinka pitkäksi aikaa keskimäärin lunastamattomat kontit jäävät satamiin? (Vaihtoehtokysymys)

Vaihtoehdot:

- 1. 3 – 4 viikkoa
- 2. 2 – 5 kuukautta
- 3. 6 – 12 kuukautta
- 4. 13–24 kuukautta
- 5. Yli 24 kuukautta

6. Mistä maasta tulee eniten lunastamattomista konteista? (Vapaapalaute)
7. Mistä maasta tulee toiseksi eniten lunastamattomista konteista? (Vapaapalaute)
8. Mistä maasta tulee kolmanneksi eniten lunastamattomista konteista? (Vapaapalaute)
9. Mihin maahan on menossa eniten kontteja, jotka jäävät lunastamatta satamiin? (Vapaapalaute)
10. Mihin maahan on menossa toiseksi eniten kontteja, jotka jäävät lunastamatta satamiin? (Vapaapalaute)

1. Lähettäjän/myyjän puutteet dokumentoinnissa ovat syy siihen, että kontit jäävät lunastamatta Suomen satamissa. (Jana)
2. Epäselvyydet verottamisessa ovat syy siihen, että kontit jäävät lunastamatta Suomen satamissa. (Jana)
3. Tullirajoitukset ovat syy siihen, että kontit jäävät lunastamatta Suomen satamissa. (Jana)
4. Puutteellinen kommunikointi osapuolien kesken on syy siihen, että kontit jäävät lunastamatta Suomen satamissa. (Jana)
5. Väärä tuote on syy siihen, että kontit jäävät lunastamatta Suomen satamissa. (Jana)
6. Rikollisuus on syy siihen, että kontit jäävät lunastamatta Suomen satamissa. (Jana)
7. Huolimattomuus on syy siihen, että kontit jäävät lunastamatta Suomen satamissa. (Jana)
8. Vastaanottajaa ei löydy / vastaanottaja on muuttunut on syy siihen, että kontit jäävät lunastamatta Suomen satamissa.
9. Inhimillinen erehdys on syy siihen, että kontit jäävät lunastamatta Suomen satamissa. (Jana)
10. Rahoitusvaikeudet/maksuvaikeudet ovat syy siihen, että kontit jäävät lunastamatta Suomen satamissa. (Jana)
11. Yrityskonkurssit ovat syy siihen, että kontit jäävät lunastamatta Suomen satamissa. (Jana)
12. Huonot sopimukset ovat syy siihen, että kontit jäävät lunastamatta Suomen satamissa. (Jana)
13. Epätäydellinen Incotermin käyttö on syy siihen, että kontit jäävät lunastamatta Suomen satamissa. (Jana)
14. Force majeure on syy siihen, että kontit jäävät lunastamatta Suomen satamissa. (Jana)
15. Lakimuutokset ovat syy siihen, että kontit jäävät lunastamatta Suomen satamissa. (Jana)
16. Matalasuhdanne on syy siihen, että kontit jäävät lunastamatta Suomen satamissa. (Jana)
17. Kulttuurierot ovat syy siihen, että kontit jäävät lunastamatta Suomen satamissa. (Jana)
18. Huonot pakkaukset ovat syy siihen, että kontit jäävät lunastamatta Suomen satamissa. (Jana)
19. Muita syitä siihen, että kontit jäävät lunastamatta Suomen satamissa: (Vapaapalaute)

1. Miksi lunastamattomista konteista ei tiedoteta enemmän? (Monivalintakysymys)

Vaihtoehdot:

- 1. Pelko että rikolliset saavat ideoita
- 2. Osapuolet huolehtivat omasta maineestaan
- 3. Uskottavuuden ylläpitäminen
- 4. Mitään huonoa ei saa näyttää julkisuudessa
- 5. Ei tietoa
- 6. Muu

2. Kenen luulette tietävän enemmän lunastamattomista konteista Suomen satamissa? (Monivalintakysymys)

Valitse kolme!

Vaihtoehdot:

- 1. Huolintayhtiöt
- 2. Tulli
- 3. Varustamot
- 5. Yritykset (teollisuus, tuottajat)
- 6. Vakuutusyhtiöt
- 7. Myyjät
- 8. Ostajat
- 9. Muu

3. Keiden osapuolten luulette olevan syyllisiä siihen, että kontit jäävät lunastamatta Suomen satamissa? (Monivalintakysymys)

Valitse kolme!

Vaihtoehdot:

- 1. Huolintayhtiöt
- 2. Tulli
- 3. Varustamot
- 4. Satamat/satamaoperaattorit
- 5. Yritykset (teollisuus, tuottajat)
- 6. Vakuutusyhtiöt
- 7. Myyjät
- 8. Ostajat
- 9. Muu

1. Miten voimme onnistua välttämään tilanteen, että kontit jäävät tulevaisuudessa lunastamatta Suomen satamissa? (Vapaapalaute)
2. Näkyykö minkälaista kehitystrendiä lunastamattomien konttien suhteen Suomen satamissa? (Vapaapalaute)
3. Muita kommentteja kyselystä! (Vapaapalaute)
4. Jos haluatte tietoja tutkimustuloksistani, kirjoittakaa sähköpostiosoitteenne: (Vapaapalaute)

Bilaga 2.

Tervehdys,

Kutsun Teidät antamaan palautteenne seuraavaan selvitykseen:

#QUERY_NAME

Vastaamisen voitte aloittaa klikkaamalla seuraavaa linkkiä tai kopioimalla linkin Internet-selaimen osoiteriville

#WWW_CLIENT

Olen tradenomiopiskelija Arcada – Nylands svenska yrkeshögskolanissa. Opinnäytteesäni selvittelen jääkö konttitavaraa lunastamatta Suomen satamissa ja jos näin on, aion selvittää siihen liittyvät syyt. Pyydän Teitä vastaamaan tähän kyselyyn.

Kyselyn vastaamiseen menee 10-15 minuuttia. Vastauksenne jää nimettömäksi. Toivoin, että vastaatte kyselyyn 27.3.2012 mennessä.

Jos olette sitä mieltä, että ette ole oikea henkilö vastaamaan tähän kyselyyn, pyydän Teitä ystävällisesti välittämään viestini eteenpäin organisaationne oikealle henkilölle.

Lämmin kiitos jo etukäteen!

Ystävällisin terveisin,

#USER_NAME

#USER_EMAIL

PIKAOHJE:

1. Vastaaminen tapahtuu hiirellä työskennellen
2. Voit muuttaa vastauksiasi valitsemalla kysymyksen aktiiviseksi kysymyslistasta ja sijoittamalla sen uudelleen vastausalueelle
3. Voit keskeyttää jatkaaksesi myöhemmin painamalla Keskeytä-nappia